354.84
B6361
1918/19

LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS
AT URBANA-CHAMPAIGN

354.34
B6361
1918/19

Digitized by the Internet Archive
in 2015

https://archive.org/details/memoria1918boli

REPUBLICA DE BOLIVIA

MEMORIA

PRESENTADA A LA

Legislatura de 1919

POR DON

Ricardo Martínez Vargas

MINISTRO DE FOMENTO E INDUSTRIA

LA PAZ

Imp. Artística.—Socabaya, 22

1919

354.84
B6361
1918/19

H. H. Representantes de la Nación:

En hora solemne de la vida nacional, S. E. el señor Presidente de la República tuvo a bien encargarme el ejercicio de altas funciones en la administración pública para colaborar, en la Cartera de Fomento e Industria, a su eminente Gobierno, ejemplo de la más sincera democracia y de los más nobles principios de acendrado bolivianismo.

La cuenta que me corresponde prestar, en cumplimiento de precepto constitucional, ante el severo y recto juicio de los Legisladores, de los negocios correspondientes a esa Cartera en el último ejercicio administrativo, se encuentra en las siguientes páginas:

Ferrocarriles

Es grande, en verdad, la responsabilidad que asumen los hombres de gobierno que dirigen o administran el desarrollo de nuestra red de caminos de hierro, donde debe encontrarse, sin falsos conceptos, el principio fundamental que ha resuelto en parte y debe seguir resolviendo los múltiples problemas que se presentan, para fijar en forma definitiva la estructura de la nacionalidad, en su más amplio concepto político. Será sin duda una Bolivia nueva, fuerte y respetable, aquélla del porvenir que tenga vinculadas todas sus capitales, que lleve el riel hacia sus ríos navegables y domine con su expansión ambos océanos, que incorpore a la actividad industrial del centro las zonas del otro lado de los Andes y reintegre así la producción minera del altiplano con los permanentes productos de sus fértiles valles, sus extensas praderas y sus ubérrimos bosques.

El funcionario informante está seguro de que el Poder Ejecutivo de que forma parte, consciente de esta responsabilidad, ha puesto al servicio de esa causa to-

dos sus esfuerzos, en la medida del tiempo y de la limitación de las actuales posibilidades, desarrollando así el programa de Gobierno que ha definido sobre bases inconmovibles el desenvolvimiento futuro de la República.

La red ferroviaria boliviana en 1919, que comprende las líneas en explotación y en construcción alcanza a 2,261 kilómetros conforme al siguiente detalle:

En Explotación

The Antofagasta (Chili) & Bolivia Railway Company Limited

Antofagasta-Oruro (925 K.) sin comprender ramales ni desvios (sección boliviana)	486 K.	
Viacha-La Paz.....	29 «	
Ramal al Kenko.....	8 «	523 Km.

Compañía Huanchaca de Bolivia

Ramal de la línea principal de Antofagasta, Uyuni-Huanchaca (sin garantía fiscal).....		38 «
	Al frente.....	561 Km.

	Del frente	561 Km.
The Bolivia Railway Company (con garantía)		
Viacha-Oruro.....	202 K.	
Río Mulato-Potosí..... ..	174 «	
Oruro-Cochabamba...	205 «	
Uyuni-Tupiza, hasta Atocha.....	90 «	671 «
Empresa Luz y Fuerza Cochabamba (con garantía)		
Cochabamba-Vinto.	18 K.	
Cochabamba-Arani.....	60 «	78 «
Ferrocarril de Arica a La Paz		
Arica-Alto de La Paz (439 Km.), sección boliviana..		233 «
The Peruvian Corporation Ltd. (sin garantía)		
Guaqui-La Paz.....		98 «
Simón I. Patiño (sin garantía)		
Machacamarca hasta el kilómetro 60.....		60 «
	A la vuelta.....	1,701 Km.

De la vuelta.....	1,701 Km.
Ramal a Corocoro (propiedad del Estado)	
Ramal de la línea principal de Arica.....	8 «
Ferrocarril Potosí-Sucre (propiedad del Estado)	
Primera sección proxima a inaugurarse.....	50 «
Ferrocarril a Yungas (propiedad del Estado)	
Primera sección próxima a inaugurarse.....	26 «
Total	1,785 Km.

En construcción

Simón I. Patiño (sin garantía)	
Machacamarca-Uncía (sección por construir.. ...	44 Km.
Al frente.....	44 Km.

	Del frente.....	44 Km.
Lineas del Estado		
La Quiaca-Tupiza.....	100 Km.	
Potosí–Sucre..... ..	128 «	
La Paz-Yungas, (calculado)	100 «	328 «
Uyuni-Tupiza, próximo a construirse...		104 «
	Total	476 Km.

Resumen

En explotación y secciones próximas a entregarse al servicio público.....	1,785 Km.
En construcción.....	476 «
Total	2.261 Km.

Las fracciones se han redondeado a la unidad inmediata superior.

El desarrollo progresivo de nuestras líneas férreas en explotación, que requieren para sus distintos servicios numeroso personal de empleados y obreros, impone imperativamente la necesidad de

estudiar y resolver una nueva cuestión de especial trascendencia en el concepto social y de marcada importancia para dar estabilidad a esos servicios, cual es la de fijar con fuerza legal el régimen de jubilaciones y pensiones para ese personal, a base de un prudente y justificado aporte de las empresas y del ahorro sobre los sueldos y salarios.

Tiempo es de que en las distintas actividades de nuestra vida industrial, se haga efectiva la fuerza moral del ahorro y la cooperación, propia de superiores organizaciones políticas. Para dar forma a este principio, cumplirá al Ministerio de Fomento someter a la deliberación del H. Congreso Nacional el proyecto de ley respectivo.

Hay también otra cuestión que no debe escapar por más tiempo del estudio de los Legisladores. Se refiere ella a las relaciones del Estado con los intereses privados en cuanto a la ocupación del suelo con un ancho determinado y reducidas áereas para ubicar las líneas y sus dependencias. Olvidan con frecuencia los terratenientes que los ferrocarriles no son sólo el instrumento que mueve la riqueza general y acrecienta los recursos del Erario, sino que principian por valorizar en proporciones, casi siempre imprevistas, las haciendas y tierras que las atraviesan o que se encuentran en

sus proximidades. Y así oponen a la expansión del riel su personal egoismo, pretendiendo contra toda regla de equidad el pago de sumas desproporcionadas, con recargo del valor de las construcciones, por el terreno que es necesario ocupar, sin que la ley vigente de expropiaciones sea bastante eficaz para evitar ese injustificado recargo.

Atendiendo a la circunstancia anotada de que el beneficio que lleva consigo toda construcción de líneas férreas favorece en primer término al propietario, considera el Gobierno justo e inaplazable dictar disposiciones legales que, sin herir el derecho de propiedad, resguarden los intereses comunes y compensen los gastos que es necesario cubrlr en concepto de expropiaciones.

Ferrocarriles de The Bolivia Railway Co.

Las estipulaciones del contrato complementario de 9 de noviembre de 1916, obligaron a la Compañía concesionaria y a The Antofagasta (Chili) & Bolivia Railway Company Ltd., arrendataria de los ferrocarriles, a invertir por su cuenta exclusiva el capital necesario que aún demandaban las líneas férreas comprendidas en el contrato de 22 de mayo de 1906, sobre la cantidad de £ 5.500,000, sin garantía fiscal y conforme a la cláu-

sula 13ª del contrato original, legislativamente aprobado por ley de 27 de noviembre de 1906. Con arreglo a tal obligación, se ha invertido al 31 de diciembre de 1918, sobre la cantidad indicada, la suma de £. 1.173,231.10.1, en la terminación de la línea Oruro-Cochabamba y obras complementarias de las otras líneas. De esta suma así invertida corresponden £. 156,726.11 a inversiones hechas en efectivo, en el año 1918, quedando fijado el costo efectivo de las construcciones a la fecha indicada como sigue:

Línea Viacha-Oruro.....	£.	1.063,608. 9.10
Id. Oruro-Cochabamba.....	„	3.257,219. 4.11
Id. Río Mulato-Potosí....	„	1.540,378. 3.00
Id. Uyuni-Tupiza	„	532,230. 6.11
Estudios La Paz-Puerto Pando...	„	9,487.16. 1
Estudios Sucre-Potosí	„	192.13. 7
	£.	6.403,116.14. 4
Materiales en existencia y tránsito, deducción hecha de £. 720.3.5, por diferencia entre las cuentas capital y propiedades.....	„	270,114.15. 9
	£.	6.673,231.10. 1
Emisión de bonos determinada por la cláusula 6ª del contrato, por la primera y segunda hipoteca fue de.....	„	5.500,000.00.00

De donde resulta la diferencia anotada de..... ..... £. 1.173,231.10. 1

La cantidad de £ 187,500 que corresponde al servicio de intereses sobre la emisión total de los bonos garantizados de primera hipoteca (£ 3.750,000 al 5 %), fue cubierta en el ejercicio económico de 1918 con los siguientes recursos:

30 % del rendimiento bruto de la línea Viacha-Oruro, deducida la parte de su cuota por capital suplementario, 2°. semestre de 1917. .	£.	21,782.13.11
Id. id. 1er. semestre de 1918	„	21,166.18. 3
25 % de las entradas brutas de la línea Río Mulato-Potosí, con igual deducción:		
2°. semestre de 1917	„	6,628. 8. 7
1er. semestre de 1918.	„	5,411. 6.11
Entrega del Tesoro Nacional conforme a la cláusula 15ª del contrato.....	„	60,000.00.00
Intereses abonados por los banqueros en la cuenta depósitos del gobierno.....	„	11,046. 4. 8
A la vuelta....	£.	126,035.12. 4

De la vuelta.....	£.	126,035.12. 4
Cuota anual del Gobierno de Chile	,,	45,000.00.00
Cantidad tomada de la cuenta depósitos del Gobierno	,,	16,464. 7. 8
Total pagado el año 1918.	£.	187,500.00.00

El estado de la cuenta Depósitos del Gobierno, que corresponde a las reservas acumuladas para el servicio de intereses sobre los bonos de primera hipoteca garantizados, el cual debe ser cubierto, por semestres, hasta el 31 de diciembre de 1926, queda con un saldo a favor del Gobierno de £. 302,681.8.1.—

En los últimos tres años, las cantidades retiradas de esta cuenta para el servicio de intereses fué de £. 34,688.2.9, en 1916; de £. 26,192.15.8 en 1917; y sólo de £. 16,464.7.8, según la demostración que antecede, en el último año. Manifiesta este resultado, con precisión numérica, que en todo caso los recursos que la República ha destinado para garantizar la cantidad de £. 3.750,000, a que alcanzan los bonos de primera hipoteca, y los rendimientos de las líneas libradas al tráfico público cubrirán ampliamente la obligación contraída. Cálculos practicados hacen presumir fundadamente que a la terminación del período de garantía,

para cuyo vencimiento restan sólo quince semestres, considerado el primero del presente año, dicha cuenta será cerrada con saldo a favor del Gobierno, ya que además de la utilidad líquida que rinden las líneas Viacha-Oruro y Río Mulato-Potosí, en poco tiempo más se sumarán a esas utilidades las que correspondan a la línea Oruro-Cochabamba y a la de Uyuni-Atocha. Este resultado satisfactorio será la mejor garantía que la República pueda presentar al capital extranjero, para futuras combinaciones financieras que demandan las nuevas necesidades de la expansión de nuestra red ferroviaria, mostrando así la intachable seriedad con que cumple sus compromisos y el éxito seguro que presta el desarrollo del país a las empresas transportivas.

La suma total pagada por intereses sobre los bonos de primera hipoteca al 31 de diciembre de 1918, es de £. 1.443,892.1.2, según el siguiente extracto formado por la Inspección Fiscal de Contabilidad Ferroviaria.

Entregas mensuales del Tesoro Nacional	£. 720,222. 8. 5
A la vuelta	£. 720,222. 8. 5

De la vuelta		£. 720,222. 8. 5
Intereses percibidos en las cuentas corrientes con los banqueros:		
Sobre el capital de bonos de 2ª hipoteca (cláusula 14).....	£. 377,405.13.4	
Sobre depósitos (cláusula 15)	« 141,926.13.0	« 519,332. 6. 4
Empoces del Gobierno de Chile.....		« 270,000. 0. 0
Producto del arrendamiento de las líneas, a saber;		
Viacha-Oruro..	£ 211,245. 2.9	
Río Mulato-Potosí.....	« 25,996.19.7	« 237,242. 2. 4
		£ 1.746,796.17. 1
Menos: timbres y portes cargados por los banqueros		« 223. 7.10
Al frente		£. 1.746,573. 9. 3

	Del frente.....	£. 1.746,573. 9. 3
Cantidad existente en poder de los banqueros	«	302,681. 8. 1
Valor total pagado por intereses sobre bonos de primera hipoteca..	£.	1.443,892. 1. 2

El fondo acumulado para formar el capital suplementario destinado a cubrir el costo de la construcción de obras adicionales y el aumento de material rodante, después de cerrada la cuenta capital de cada una de las líneas, alcanza al 31 de diciembre de 1918 a £. 30,000.—, cantidad de la que habrá que reducir el costo de algunas obras del indicado carácter que se han ejecutado en la línea Viacha-Oruro.

La comprobación y fiscalización de las cuentas de los ferrocarriles de The Bolivia Railway Company continúa en sus múltiples aspectos a cargo del cumplido funcionario don Enrique Gutiérrez,

en cuyo informe encontrarán los H.H. Representantes Nacionales, además de demostraciones de especial interés, el detalle de los datos consignados en este documento.

Línea Viacha-Oruro

En esta línea, excepción hecha a la reconstrucción de un puente en el kilómetro 85 que fue dañado por las inundaciones de enero del año anterior, no se ha ejecutado obra alguna de importancia, limitándose los trabajos a conservarla debidamente. Por tanto y estando cerrada en ella la cuenta "Capital" su costo bruto, comprendido el descuento sobre bonos, se mantiene en £. 1.220,583.18.2.— Sobre esta cantidad corresponde el 60 % a los bonos de primera hipoteca, garantizados por el Estado con un servicio anual del 5 %. En los dos semestres que corresponde considerar según el contrato de arrendamiento (2º de 1917 y 1º. de 1918) su rendimiento líquido fue de £. 42,949.12.2 y como la suma requerida para el servicio de intereses es sólo de £. 36,617.10.4, se tiene que los rendimientos de la explotación han dejado un sobrante de £ 6,332.1.10, aplicable a igual servicio de las otras líneas. Quiere decir que la utilidad líquida de este ferrocarril alcanza, a 5.865 % del 60 % de su costo. Tal proporción en el año 1917 fue de 4.85 %.

Los detalles del movimiento del tráfico en 1918, están representados por las siguientes cifras:

Pasajeros....	126,252 ½		Bs.	424,784.46
Equipajes....	284	T.	„	13,123,72
Encomiendas.	1.227	„	„	49,408.91
Carga.....	78,753	„	„	1.408,932.03
			Bs.	1.896,249.12
Telegramas, trenes expresos, estadías &....			„	16,762.18
			Bs.	1.913,011.30

Se tiene así un promedio mensual de Bs. 159,417.61 contra Bs. 141,978.23 del año anterior. El aumento proviene de todos los servicios de la línea y en particular del de pasajeros que supera en algo más de Bs. 70,000 al de 1917 y del de carga cuyo mayor movimiento gira alrededor de Bs. 140,000.

El desarrollo progresivo del tráfico en esta línea es del todo satisfactorio, desde la fecha en que la tomó a su cargo la compañía arrendataría [1º de enero de 1909]. Al iniciarse ese tráfico, la explotación dió un rendimiento bruto por semestre, de poco mas de £ 18,000, y en el segundo de 1918 ha pasado de £ 90,000, y sólo a mediados de 1914 y principios de 1915, debido a las restricciones de todo orden que impuso la guerra, se encuentra que ese rendimiento sufrió cierta depresión. Debe tam-

bién señalarse que el mayor movimiento corresponde a los tres últimos años y que han contribuido a este resultado los contratos suscritos entre los ferrocarriles de Arica, Mollendo y Antofagasta, con arreglo a las sabias previsiones de la ley de 10 de octubre de 1916, para el intercambio de material rodante, que permiten, por medio de la línea Viacha-Oruro, a los ferrocarriles que parten de los puertos de Mollendo y de Arica extender su influencia hasta Oruro, Cochabamba y la línea Machacamarca-Uncía, en competencia con el ferrocarril de Antofagasta, para el tráfico de importación y exportación.

Y como en ésta y en las otras líneas de The Bolivia Railway, según las estipulaciones del contrato de arrendamiento suscrito el 31 de diciembre de 1908, se conceptúa como utilidad líquida del tráfico, aplicable al servicio de intereses del capital garantizado, una cuota proporcional a su rendimiento bruto, que del 25 % se eleva hasta el 40 %, por períodos de cinco años, está en el interés del Erario Nacional que el indicado servicio de combinación alcance el máximo desarrollo posible. Pero tiene este servicio todavía otra función de orden superior que llenar y que dá a la línea Viacha-Oruro excepcional importancia, cual es la de colocar a la industria y al comercio, comprendidos dentro de la zona de influencia de las tres líneas internacionales que nos comunican con el Pacífico, en condiciones de absoluta independencia para elegir aquélla que más ven-

tajas les ofrezca por la economía de fletes, por la rapidéz de los transportes y, en suma, por el buen servicio.

Línea Río Mulato-Potosí

Se han ejecutado algunos trabajos de poca significación para el mantenimiento de la línea dando más amplitud a ciertos cortes, reparando y reconstruyendo ciertas alcantarillas en determinados kilómetros. Con arreglo a las estipulaciones del contrato de concesión, se ha declarado legalmente consolidada la propiedad de The Bolivia Railway Company sobre los terrenos fiscales necesarios para la línea y sus dependencias.

El movimiento del tráfico no ha alcanzado todavía en este ferrocarril el desarrollo que era dado prever.—He aquí las cifras obtenidas el año 1918:

Pasajeros.....	12,672		Bs.	89,586.59
Equipajes.....	90	T.	,,	5,412.98
Encomiendas..	291	,,	,,	23,330.91
Carga.....	20,392	,,	,,	506,206.72
			Bs.	624,537.20
Trenes expresos, telegramas, &...			,,	10,364.27
			Bs.	634,901.47

Promedio mensual: Bs. 52,908.46, contra Bs. 50,986 45 de 1917.

El valor bruto que representa esta construcción queda fijado al 31 de diciembre último en £. 1.749,636.11.7, sobre cuyo 60 %, o sea £ 1·049,781.18.11, debe cubrirse el interés garantizado del 5 % que alcanza, por año, a £. 52,489.1.2, y como el rendimiento líquido de la línea aplicable a ese servicio en el año 1918 fue sólo de £. 12,039.15.6, se tiene una diferencia de £ 40,449,16.5, cubierta con los recursos generales de la cuenta depósitos del Gobierno. Las cifras anotadas demuestran asimismo que dicho rendimiento líquido sólo corresponde al 1.147 % del 60 % del valor cargado a la construcción. Este porcentaje es algo superior al que se obtuvo el año 1917.

Está en la conveniencia del país y de la Compañía arrendataria promover el desarrollo del tráfico en esta línea, mediante la pronta terminación del ferrocarril Potosí-Sucre.

Línea Oruro-Cochabamba

Los daños que causó a esta línea la estación de lluvias antepasadas han seguido reparándose con la actividad debida y es así que desde el mes de marzo de 1918 hasta la fecha se ha mantenido en condiciones normales y no ha sido necesario suspender el servicio sino excepcionalmente para atender reparaciones urgentes en la última estación de

aguas. Los trabajos que ha ejecutado y sigue ejecutando la Compañía, consistentes en la construcción de defensas para puentes y muros de retención, entre otras obras, hacen esperar que la línea alcanzará más o menos pronto la estabilidad necesaria.

El desarrollo de la agricultura en los valles de Cochabamba, provocado por la facilidad de los transportes, ofrece a esta línea espectativas favorables y un tráfico de mucha importancia cuando las tierras hoy incultas reciban el riego que reclaman.

Este ferrocarril ha tenido el año 1918 el siguiente movimiento:

Pasajeros....	72,826		Bs.	360,876.97
Equipajes....	108	T.	,,	7,815.90
Encomiendas.	546	,,	,,	47,428.19
Carga.....	23,606	,,	,,	710,773.48
			Bs.	1.126,894.54
Trenes expresos, telegramas, &..			,,	9,055.58
			Bs.	1.135.950.12

Promedio mensual Bs. 94,662.51 contra Bs. 66,507.50, de 1917.

Las estadísticas de esta línea marcan el constante aumento que ha experimentado el tráfico desde el momento en que fue librada al servicio provisional; pero si se tiene en cuenta el valor total a que alcanza la construcción, se llega al resultado de

que siendo ya aún importantes las cifras que rinden los distintos servicios de la linea, es de todo punto necesario fomentar la agricultura para llegar a alcanzar un rendimiento que esté en relación con las sumas invertidas en la obra, que representan, en bruto, al 31 de diciembre de 1918, la cantidad de £. 3.569,082.18,5.

Línea Uyuni-Tupiza

La línea se ha mantenido en buen estado y se han ejecutado trabajos de reparación en algunos puentes. En seis de estas obras, para reemplazar las de carácter provisional que se hallan en servicio, se construyen arcos permanentes.

En el año 1918 el tráfico dió los siguientes resultados:

Pasajeros..	16,215		Bs.	55,291.30
Equipajes.....	54	T.	„	1,795.20
Encomiendas...	260	„	„	10,478.88
Carga.....	18,886	„	„	283,174.15
			Bs.	350,739.53
Trenes expresos, telegramas, &...				3,389,18
			Bs.	354,128.71

Promedio mensual Bs. 29,510.72. Este promedio en 1917 fue de Bs. 32,112.87.

La suma total cargada en bruto a la construcción es al 31 de diciembre de 1918 de £. 602,808.9.11.

Ferrocarril de Antofagasta

Han sido mejoradas las condiciones de los patios norte y sur de la estación de Oruro, se encuentra terminada la construcción del puente sobre el río Coroma y se han reparado catorce puentes entre Ollagüe y Uyuni. En la estación de Uyuni se construyen edificios para obreros. El trabajo de mayor costo que tiene la Compañía es el de la renovación de durmientes. Para todas las líneas que explota en el país, con excepción de las de Potosí, Tupiza y Viacha a La Paz, calcula emplear en dos años Bs. 338,850.—

La sección boliviana de Ollagüe a Oruro ha dado el siguiente resultado en el año 1918:

Pasajeros....	220,970 ½		Bs.	640,437.73
Equipajes.....	461	T.	,,	17,149.89
Encomiendas.	2,775	,,	,,	86,031.44
Carga.....	203,930	,,	,,	3.512,045.24
			Bs.	4.255,664.30

Promedio mensual Bs. 354,638.69 contra Bs. 328,627.85 del año anterior.

Línea Viacha-La Paz

El ramal construido por The Antofagasta [Chili] & Bolivia Railway Company de Viacha a La Paz, conforme a la concesión que le acordó la ley de 16 de enero de 1911, sin garantía fiscal y que comunica todas las líneas férreas que llegan a Viacha con la ciudad de La Paz directamente y sin los inconvenientes que presentaba la línea eléctrica de The Peruvian Corporation Ltd., se ha mantenido en el último año en buenas condiciones, con una sola interrupción de tres días. La Compañía propietaria sigue poniendo todo esfuerzo para vencer definitivamente las dificultades que presenta el terreno por el que atraviesa la línea, y es de esperar que ellas serán del todo dominadas.

Ferrocarril de Arica

Con arreglo al acuerdo celebrado con el Ferrocarril de Antofagasta y aprobado por el Gobierno, se ha construido en las proximidades del Kenko un empalme entre las líneas de ambas Compañías, para hacer posible el tráfico directo de trenes completos del Ferrocarril de Arica hasta la misma estación de Chijini, en la ciudad de La Paz, que hoy se practica con evidente mejora, sin trasbordo

alguno, para el servicio de pasajeros de esta ruta internacional.

El transporte de carga procedente de la sección chilena y que debe ser entregada a los almacenes de la Aduana Nacional del Norte, sigue efectuándose por la línea eléctrica de El Alto a Challapampa. Se estudian las condiciones que determinarán un acuerdo entre las tres Compañías de Antofagasta, Arica y Guaqui y el Ferrocarril de Yungas que permita el transporte de carga hasta los almacenes fiscales de la Aduana por cualquiera de las dos vías, dejando a los importadores la libertad de elegir la que mejor consulte sus intereses.

El Ferrocarril de Arica, según datos trasmitidos por la Administración ha tenido el siguiente movimiento el año 1918:

Pasajeros.....	29,802	
Equipajes y encomiendas	430	T.
Carga de importación ..	36,599	,,
Carga de exportación...	36,219	,,

Ramal a Corocoro

En el último año con fondos propios del Ramal, provenientes de la utilidad de la explotación, se han ejecutado varias obras de mejora y en poco tiempo mas se pondrá al servicio una nueva locomotora pedida con los mismos fondos. El movi-

miento del tráfico en el último año queda fijado en las siguientes cifras:

Pasajeros.....	15,596		Bs.	11.670.50
Equipajes y encomiendas...	479	T.	,,	2,157.45
Carga.....	34,434	,,	,,	95,104.—
Varios.....			,,	5,329.63
			Bs.	114,261.58

El valor total del Ramal y sus dependencias alcanza al 31 de diciembre de 1918, con las nuevas inversiones anotadas, a la cantidad de Bs. 520,296.65.—

En el último año los gastos de explotación fueron de Bs. 67,961.79, con lo que se obtuvo una utilidad líquida en el mismo de Bs. 46,299.79, que representa el 8.9% de rendimiento líquido sobre el capital invertido y 59.5 como coeficiente de explotación.

El extracto que se inserta enseguida muestra el desarrollo del tráfico en este Ramal desde el año 1914:

1914.....	Bs.	37,033.18
1915.....	,,	84,634.10
1916.....	,,	100,113.57
1917.....	,,	128,256.60
1918.....	,,	114,261.58

Ferrocarril de Guaqui

El servicio de esta línea que se explota por la misma Compañía en combinación con los vapores del lago Titicaca y los ferrocarriles del Sur del Perú ha sido del todo normal. Para el transporte de carga de El Alto a la Aduana Nacional del Norte, se autorizó que una parte del equipo del Ferrocarril de Arica, que reune las condiciones requeridas, recorra la línea eléctrica de la "Bajada" con el propósito de evitar el trasbordo de mercaderías.

Este ferrocarril ha tenido en el año 1918 el siguiente movimiento:

Pasajeros.....	72,156		Bs. 111,952.94
Equipajes y encomiendas...	592	T.	„ 21.655.21
Carga.....	59,413	„	„ 460,690.15
			Bs. 594,298.30

Dicho rendimiento acusa un promedio mensual de Bs. 49,474.17 o sea algo más que los dos últimos años anteriores. En 1917 ese promedio fue de Bs. 42,856.37.

Empresa de Luz y Fuerza Eléctrica Cochabamba

El convencimiento de que las líneas de esta Empresa, para su completo desarrollo y económica explotación, requerían en todo caso que sus instalaciones sean mejoradas y terminadas, determinó sin duda la ley de 17 de enero de 1918, que modifica el artículo 15 de la concesión autorizando al Poder Ejecutivo para ampliar el plazo acordado a 99 años, siempre que la Empresa aumente su capital en un mínimun de Bs. 1,500.000, sin garantía fiscal y en el término de un año. Dicho aumento de capital ha sido verificado y el Ministerio de Fomento, para el debido cumplimiento de la ley indicada, ha dejado expresamente determinado que el nuevo capital, como dispone la ley, debe invertirse exclusivamente en mejorar las condiciones de las líneas y dependencias de la sección garantizada, a cuyo efecto la Empresa deberá someter a la aprobación del Gobierno los presupuestos respectivos. Las necesidades más inmediatas y urgentes del servicio, reclaman, desde luego, el cambio de rieles en la línea Cochabamba-Vinto y la electrificación de la de Cochabamba a Arani.

En las líneas Cochabamba-Vinto y Cochabamba-Arani hubo en el año 1918 el siguiente movimiento:

Pasajeros.....	949,727	Bs.	338,432.65
Carga.....	13,652½ T.	„	81,564.83
		Bs.	419.997.48

Este rendimiento total representa un promedio de Bs. 34,999.79, por mes. Tal resultado en el año 1917 fue sólo de Bs. 30,381.41. El mayor aumento del tráfico se encuentra en el trasporte de carga, cuyo rendimiento ha sido casi doblado, en relación con el del año anterior.

De las entradas brutas del tráfico.....	Bs.	419,997.48
según balance de la Empresa, se han invertido en la explotación, conservación de la vía y acumulación para el fondo de renovaciones	„	363,470 62
quedando en consecuencia, para responder al servicio de intereses del empréstito garantizado, la cantidad de	Bs.	56,526.86

Según demostración del Inspector Fiscal de Contabilidad Ferroviaria, el servicio de intereses del empréstito externo garantizado de £ 300,000.— ha demandado al 31 de diciembre último una erogación de Bs. 1.979,789.19, conforme a este detalle:

Rendimiento líquido de las líneas e intereses sobre los fondos del empréstito.....	Bs.	578,189.51
A la vuelta...	Bs.	578,189.51

De la vuelta.....	Bs.	578,189.51
Producto del impuesto sobre el muko y la cerveza..... ...	„	588,625.19
Remesas del Tesoro Nacional	„	812,974.49
	Bs.	1.979,789.19

En el año 1918 se ha retenido de los rendimientos líquidos para formar el fondo de renovaciones la cantidad de Bs. 80,000. El Ministerio de Fomento estudia un reglamento que determine con precisión la forma en que se efectúen, en lo futuro, dichas retenciones para responder a los gastos de renovaciones y al debido mantenimiento de las líneas y sus dependencias, prescribiendo, además, las condiciones que debe llenar la Empresa para invertir los fondos provenientes de ellas, previa aprobación administrativa.

Han sido nuevamente prorrogados, con arreglo al artículo 16 de la ley general de ferrocarriles, los plazos fijados en el contrato suscrito para la construcción de la línea Arani-Totora y los ramales a Sacaba y Sipesipe, acordados a esta misma Empresa.

Ferrocarril Machacamarca-Uncía

El 2 de junio último ha sido abierta al servicio público provisional una nueva sección de esta línea, entre los kilómetros 40 y 60, aprobándose pa–

ra ella las mismas tarifas kilométricas que rigen entre Machacamarca y el kilómetro 40.

Se han aprobado asimismo los planos a que se sujetará la construcción entre el indicado kilómetro 60 y el punto terminal de Uncía, con gradientes que no exceden de 2.5% y con curvas cuyo radio inferior es de 82.26 metros.

El tráfico entre Machacamarca y el kilómetro 40 ha dado en el año de 1918 el resultado siguiente:

Pasajeros.....	32,445 ½	Bs.	69,778.90
Equipajes y encomiendas	722 T.	,,	13,761.94
Carga.....	55,335 ,,	,,	544,252.67
		Bs.	627,793.51

Este rendimiento supera en algo más de Bs. 100,000.— al del año 1917.

Construcciones ferroviarias fiscales

En la marcha administrativa de la República, debe marcarse por su virtual trascendencia la buena y completa organización de ciertos de nuestros departamentos técnicos, privilegio de los países de sólida estructura política, que dió como primer resultado, no obstante de las explicables desconfian-

zas que lleva consigo toda medida innovatoria, la acertada determinación de preferir al sistema de las concesiones, para construir tres de nuestros ferrocarriles, aquel otro sistema que, acrecentando su activo, hará propietario al país de esos ferrocarriles, construídos a base de nuestro propio crédito y con nuestros propios elementos, sin aumentar por ello sus obligaciones pecuniarias. El resultado obtenido hasta hoy corresponde con amplitud a este principio.

No es preciso remarcar que ese resultado se debe, en primer término, a la estrictez con que el Gobierno llena sus obligaciones en el exterior y que ha dado evidente firmeza a nuestro crédito, lo que permite esperar que los nuevos capitales que requiere la República para la terminación de las líneas Potosí-Sucre y Atocha-Tupiza-La Quiaca, así como para las prolongaciones a Santa Cruz y al Río Beni, serán obtenidos tan pronto como se modifiquen las anormales condiciones que gravitan hoy sobre los negocios en los mercados del exterior. Pero cabe repetir que otra causa, ya anotada, ha determinado también el resultado que comentamos, cual es la buena organización de nuestro departamento de construcciones al que han imprimido rumbo definido la preparación técnica y la voluntad decidida de los profesionales bolivianos que preside el ingeniero don Carlos Tejada Sorzano, director de los trabajos de los ferrocarriles La Paz-Yungas y Sucre-

Potosí, a quien se complace el Ministerio de Fomento en trasmitirle, uua vez más, su público aplauso.

Ferrocarril a Yungas

La primera sección de este ferrocarril, que llega al kilómetro 27, se encuentra enrielada y casi totalmente balastada. Desde dicho kilómetro hasta el 64, que corresponde al punto denominado San Felipe, la construcción se encuentra en activo trabajo.

En dicha primera sección se han ejecutado, en el último año, además de la colocación de rieles, entre otras, las siguientes obras: una casa de cuadrilla en la "Cumbre" y está en ejecución el trabajo de un edificio para estación, en el mismo punto. En el terreno adquirido en La Paz se ha construido un galpón para almacenes que pronto estará habilitado y se han instalado una maestranza y depósitos para coches y locomotoras con las vías auxiliares necesarias. Los talleres funcionan con los elementos precisos para las actuales necesidades de la línea.

En la sección comprendida entre los kilómetros 26 y 49, se prosigue la obra con la debida actividad venciendo las dificultades de todo orden que presentan las peculiaridades de la región, Se han movido en total 378,253 metros cúbicos de tierras de diversa categoría, y cálculos de la oficina constructora manifiestan que tal volumen corresponde a al-

go más del 80% de las excavaciones y cortes para formar la plataforma de los 32 kilómetros de línea de esta segunda sección. Se han abierto además dos túneles, en los kilómetros 27.3 y 29.8, con una longitud de 37 y 80 metros, respectivamente, y se han concluido varias obras de arte. Se están ejecutando tres puentes de los cuales dos de ellos servirán para cruzar la quebrada principal y se está concluyendo una casa de cuadrilla en el kilómetro 40.

Los rieles que han de emplearse en la segunda sección tendrán un peso algo mayor que el de los que se usaron en la primera parte de la línea, 25 kilogramos por metro, serán asentados sobre traviesas de "red wood" y asegurados por medio de tirafondos, para dar más solidez a la línea y poder emplear asi en ella motores de un peso suficiente para remolcar trenes de 120 toneladas.

Se ha iniciado también el trabajo de movimientos de tierra entre los kilómetros 49 y 64, y con el propósito de facilitar la construcción más adelante, donde la quebrada se presenta estrecha, se ha de habilitar la ruta por Taquesi a fin de clausurar temporalmente el camino por San Felipe.

El estado actual de la construcción hace esperar que hasta fines del presente año podrá librarse la línea al tráfico provisional hasta el punto denominado Pongo (kilómetro 46) lo que valdrá haber vencido, desde luego, una de las mayores dificultades que presenta la comunicación de La

Paz con Yungas, o sea el paso de la Cordillera cuya cumbre han trasmontado ya los rieles.

Para resolver la importante cuestión relativa a generar, por medios hidraúlicos, la energía eléctrica que se precisa para explotar la línea en condiciones económicas, se han de iniciar pronto los estudios respectivos.

La cantidad total puesta a disposición del Director de la obra hasta el 30 de julio último, alcanza a Bs. 6.440,058.65. El producto neto del empréstito Chandler fue de Bs. 5.465,985.60, lo que importa decir que los fondos provenientes de este empréstito se encuentran totalmente invertidos y ya se emplean en la construcción los recursos propios destinados a ella por leyes especiales. Es pues de todo punto urgente, para la mayor celeridad de la obra, colocar un nuevo empréstito al menos por £. 500,000, para cuyo servicio son suficientes esos recursos y así procederá el Gobierno atendiendo a la primordial importancia de esta línea, cuyo objetivo principal se encuentra en un punto navegable del río Beni.

Según detalle formado por el Tesoro Nacional, los impuestos exclusivamente destinados a esta construcción han rendido en el año 1918 las siguientes cantidades:

Impuesto de un boliviano por quintal métrico sobre la internación de mercaderías.....	Bs.	395,579.06
Impuesto sobre el cobre.....	„	145,087.81
Participación en el estanco de tabacos	„	181,486.36
Utilidades de empresas ferroviarias	„	49,309.24
Cuotas por el impuesto departamental sobre la coca	„	145,833.31
Intereses sobre depósitos	„	2,399.24
Total	Bs.	919,615.02

Esta cantidad se aproxima bastante a la calculada en la ley financial vigente.

Para determinar el trazado general de la línea se presentaron cuestiones de especial importancia que fueron debida y ampliamente consideradas, dentro del criterio fundamental de que este ferrocarril debe servir todos los intereses de las provincias de Yungas, sin perder por ello su carácter esencial de línea de penetración, cuyo punto terminal está fijado, por los permanentes intereses de la República, en un punto navegable del río Beni. El Ministerio de Fomento para resolver este complejo asunto, de-

mandó el valioso concurso de los H. H. Representantes por el Departamento de La Paz y de la Sociedad Propietarios de Yungas e Inquisivi, que constituyó una comisión ad hoc, que fue presidida por el H. Senador por La Paz doctor Andrés S. Muñoz y cuyo informe se inserta en el Apéndice a esta Memoria. Cumplimos el deber, en esta oportunidad, de dejar público testimonio de nuestro agradecimiento a los ilustrados y respetables miembros de esa comisión, que con alta capacidad y encomiable laboriosidad prestaron al Gobierno su patriótico y valioso concurso. Cabe anotar, asimísmo, que las conclusiones a que llegó se encuentran de un modo general de acuerdo con los principios que, desde el primer momento, sostuvo el Ingeniero-Director de la obra, en sentido de llevar la línea por el fondo de la quebrada de Unduavi hasta un punto conveniente de la misma, en las proximidades del puente de Chupe, para seguir de ese punto al interior de Yungas y buscar la prolongación al Beni, obteniendo así dos resultados inmediatos: el de facilitar y hacer más económica la construcción y el de atender todos los intereses de las dos provincias de Yungas en relación con el tráfico futuro de la línea.

La ley de 18 de diciembre de 1918, dictada de perfecto acuerdo con las conclusiones de la citada comisión, ha venido a definir este importante asunto, prescribiendo que la línea seguirá por la

quebrada de Unduavi hasta cruzar el río del mismo nombre en las proximidades del puente Moreja, de donde se dirigirá hacia Coripata o sus cercanías y de esta población a la de Coroico o sus inmediaciones, pasando por las abras de Chusichusi o Chovacollo. La ley determina también que, cuando la línea llegue a Coripata, se extenderá un ramal a Chulumani e Irupana y a ese efecto se votarán los fondos necesarios.

———

Ferrocarril Potosí-Sucre

Vencidas las dificultades que presentaba la adquisición de materiales en los Estados Unidos de América para todo género de construcciones, pudo iniciarse en el mes de noviembre del año próximo pasado la colocación de rieles en la línea férrea Potosí-Sucre, y el 30 de junio último llegó la locomotora a Betanzos (kilómetro 49.5).

La línea hasta el indicado punto de Betanzos tiene todas las obras previstas en el presupuesto oficial y aún algunas más no comprendidas en él. Todas son de carácter permanente, con excepción sólo de los puentes colocados sobre los ríos Chaquimayo y Mayotambo. Tienen además estas obras, y así serán construidas las restantes, la resistencia suficiente para el paso de locomotoras

tan pesadas como las que tiene en uso The Bolivia Railway Company. El número total de éllas, sin tener en cuenta los dos puentes indicados, alcanzan a 194, con una luz total de 153 metros, que da un promedio de 3.06 metros por kilómetro, contra 2.96 metros que se calculó en dicho presupuesto. Se han construido, además de la estación Betanzos, cuatro casas para cuadrillas. Pronto quedará concluido en la estación Potosí el edificio para talleres y depósito de locomotoras. Se tiene pedida una nueva locomotora que se espera recibir en poco tiempo más.

Entre Betanzos y Tecoya, cuyo recorrido es de diez y medio kilómetros, muy pronto quedarán concluidos los trabajos de movimiento de tierras y obras de arte, se procederá inmediatamente a la colocación de rieles a cuyo efecto se pidió oportunamente a Chile un nuevo lote de durmientes.

A partir de Tecoya la línea está replanteada, en parte, hasta el kilómetro 100 del trazado oficial. El trabajo en esta tercera sección se iniciará en breve con los recursos disponibles y, entre tanto, se han ejecutado obras de carácter previo e imprescindible, tales como la construcción de un camino carretero que haga posible el transporte de materiales.

La primera sección de la línea de Potosí a Betanzos, será librada al tráfico provisional, tan pronto como se encuentre nivelada y balastada, mediante un acuerdo con The Antofagasta (Chili) & Bolivia

Railway Company Ltd. para el uso de coches y carros de esta Compañía con locomotoras propias del ferrocarril Potosí-Sucre.

La explicable impaciencia con que la capital Sucre espera la terminación de esta obra que ha de imprimir nuevos rumbos a la actividad industrial del departamento de Chuquisaca, dió acaso orígen a duras críticas formuladas acerca de las condiciones en que se construye la línea y a la clase de material fijo ya empleado. Una cuidadosa inspección de la obra y un detenido examen de las cuestiones planteadas, que practicaron personalmente el funcionario que suscribe esta Memoria y los respetables miembros de la Junta Impulsora, mostraron de modo evidente la inconsistencia de esas críticas y pusieron en relieve el especial interés del Gobierno por esta línea de carácter nacional, así como la corrección y capacidad con que procede el Ingeniero-Director de la construccion, colaborado inteligentemente por el Jefe de la misma, ingeniero L. W. Milner.

La cantidad total entregada a la Dirección de la obra al 30 de junio último, alcanza a Bs. 3.950,000, y en ella se encuentra comprendido el valor de materiales existentes y en tránsito, que pasa de Bs. 1.230,000.

En el año 1918, según detalle formado por el Tesoro Nacional, se recaudó con destino a esta obra la cantidad de Bs. 614,408.03, como sigue:

Impuesto de un boliviano sobre la internación de mercaderías extranjeras de los departamentos de Chuquisaca y Potosí	Bs.	287,296.—
Recargo del 20% sobre la importación de licores extranjeros.....	,,	21,456.02
Participación en el Estanco de Tabacos.....	,,	181.486.36
Impuesto sobre el ají de Chuquisaca.....	,,	9,657.07
Cuota del Tesoro de Potosí..	,,	49,925.—
Patentes petrolíferas.....	,,	58,209.80
Recaudaciones del Tesoro Fiscal de Potosí.....	,,	5,794.58
Intereses sobre depósitos.....	,,	583.20
Total	Bs.	614.408.03

La suma de los recursos destinados a este ferrocarril, desde la iniciación de la obra al 30 de junio último, arroja un total de Bs. 3.808,721.79, y como a la misma fecha se han invertido ya Bs. 3.950,000, se tiene que la diferencia entre ambas cantidades y las nuevas erogaciones que deman-

da la construcción hasta el kilómetro 100. serán cubiertas con el préstamo interno de bolivianos 1.950,000, obtenido por el Gobierno de tres de nuestras instituciones bancarias, operación acerca de la cual corresponde informaros a mi respetable colega, el Ministro de Hacienda, así como respecto de las no interrumpidas gestiones hechas persistentemente ante los banqueros de los Estados Unidos de América para la colocación total del empréstito autorizado por ley.

El indicado préstamo de un millon novecientos cincuenta mil bolivianos será invertido, más o menos, en el trascurso de ocho meses. Con esta cantidad y la que provenga de nuevas acuotaciones, entre las cuales debe anotarse la que gira alrededor de Bs. 500,000 ofrecida por tres importantes industriales mineros de Potosí, la infraestructura de la línea podrá quedar terminada aproximadamente hasta el kilómetro 100. Importa esto decir, que es de todo punto impostergable determinar, desde luego, nuevos acuerdos a fin de que, cuando los trabajos lleguen al indicado kilómetro, pueda resolverse sin dificultad alguna la prosecución de la obra.

El presupuesto general de la construcción, formado con arreglo a los estudios definitivos, atribuye a este ferrocarril un valor total de Bs. 19,431,165.02, conforme al siguiente detalle:

Derechos de vía.....	Bs.	30.000.—
Limpieza del terreno	„	50,000.—
Movimiento de tierras.....	„	7.566,312.25
Balasto.....	„	142,352.—
Puentes.....	„	3.013,827.—
Muros.....	„	850,771.—
Edificios.....	„	590,500.—
Servicio de agua.....	„	325,501.—
Material fijo.....	„	3.323,719.50
Telégrafo.....	„	79,736.75
Cercos.....	„	60,060.—
Señales y avisos.....	„	5,240.—
Pasos a nivel	„	37,500.—
Embarcaderos para ganado.	„	18,000.—
Para-golpes.....	„	1,500.—
Plataformas para carbón. ..	„	10,000.—
Muebles para estaciones.....	„	10,000.—
Básculas	„	7,500.—
Tornamesas.....	„	25,000.—
Tren rodante	„	676,000.—
Imprevistos 10%.	„	1.682,351.95
Dirección 5%	„	925,293.57
Total	Bs.	19.431,165.02

Los precios del material fijo fueron calculados tomando cotizaciones anterlores a la guerra con el recargo correspondiente y el presupuesto en conjunto está formado con un criterio amplio, que hace prever que en la ejecución misma de la obra será reducido en proporción apreciable. Ultimos cál-

culos permiten esperar que la línea podrá ser entregada en la capital Sucre, sin considerar el costo del tren rodante, con una inversión que gire alrededor de Bs. 13.000,000, invertida que sea la cantidad de Bs. 1.950,000 que hoy se emplea en la obra.

Con el propósito de buscar, por todos los medios posibles, la más pronta realización del anhelo nacional de llevar los rieles hasta la misma ciudad de Sucre, el Ministerio de Fomento encontró conveniente dirigirse al Directorio de The Antofagasta (Chili) & Bolivia Railway Company Ltd., por intermedio de su Representante Legal en Bolivia, que hoy se encuentra en Londres, para proponerle, independientemente de las gestiones relativas a la colocación total del empréstito, que esa Compañía tome a su cargo la obra, por cuenta del gobierno, siempre que anticipe el capital suficiente que sería reembolsado en determinado número de años. Es del todo evidente que los intereses de la Compañía nombrada no pueden menos que estar vinculados a la línea Potosí-Sucre por la directa influencia que ejercerá sobre el tráfico de la de Río Mulato a Potosí. Los párrafos que se trascriben a continuación, del oficio dirigido con el expresado objeto, determinan el criterio que ha guiado al Ministerio en este importante asunto:

«Y a este respecto debo referirme a las repetidas conversaciones que he tenido con Ud. y las cuales motivan el presente oficio. Manifesté a Ud. y tengo el agrado de ratificarle por escrito que el Ministerio de mi cargo considera que las conveniencias e intereses de la Compañía que Ud. representa por lo que toca a la explotación de la línea férrea Río Mulato-Potosí se encuentran íntimamente vinculadas con el ferrocarril Potosí-Sucre. Es sabido que la línea Río Mulato-Potosí, ya sea por las contingencias a que se halla sujeta la industria minera o por otras causas que no es del caso analizar, no es para esa Compañía, al menos por ahora, un factor que le deje utilidades sobre los rendimientos de la explotación. Ahora bien: la zona que atraviesa la línea Potosí-Sucre es desde los primeros kilómetros de su recorrido de evidente riqueza agrícola y tanto ella como la que ha de estar bajo su influencia, es indudable que alcanzarán un apreciable desarrollo en el cultivo de cereales. No tenemos estadísticas autorizadas de la producción actual con cuyo estudio podamos fijar más o menos aproximadamente ese desarrollo; pero considerando el consumo actual puede afirmarse que el volumen total de la carga a trasportar no bajará en los primeros años de veinte mil toneladas. Este tonelaje corresponderá al trasporte de trigo, cebada, patatas, combustibles, maderas, etc. Otra cifra importante que no habrá que olvidar es la que se refiere a la conducción de ganado en pie que provie-

ne de las provincias interiores de Chuquisaca para el consumo de Potosí y los puntos próximos y que facilmente podrá llegar a Calama, las salitreras y Antofagasta. Cálculos estadísticos sobre el consumo en la ciudad de Potosí y sus alrededores fijan por año seis mil cabezas de ganado vacuno, ocho mil de ganado lanar y cuatro mil ochocientas del porcino, procedente en su mayor parte del departamento de Chuquisaca, siendo su trasporte difícil y costoso. Estudiadamente me limito a señalar el tráfico posible actual que cabe esperar de la línea en construcción, entre las ciudades de Potosí y Sucre, sin considerar para el caso el incremento, difícil de prever, por su magnitud, que tendrá cuando esta misma línea sea prolongada más tarde a las provincias interiores de Tomina, el Azero y Cordillera y se abran a la explotación comercial los feraces campos que allí se encuentran para la ganadería y para el cultivo de toda clase de productos y se se puedan también explotar los ricos y abundantes yacimientos de petróleo, que económicamente trasportados al altiplano cambiarán en sus bases la economía del país y constituirán, en su transporte mismo, uno de los más importantes negocios industriales del porvenir.»

«Los recursos actuales a que me he referido tienen su consumo invariable en la ciudad de Potosí y las minas próximas. El trasporte ferroviario las ampliará sin duda a gran parte de la línea principal de Oruro a Antofagasta y así el tráfico hoy

limitado del ramal Río Mulato-Potosí cabe esperar que será pronto al menos doblado, con evidente beneficio para la explotación de ese ramal. Y es aquí precisamente que el Ministerio de mi cargo encuentra que la Compañía que Ud. representa al colaborar al Gobierno en la pronta ejecución de la obra, atenderá también sus propios intereses.»

«Con las ideas anotadas en este oficio y que serán convenientemente ampliadas si así fuere necesario, tengo el agrado de expresar a Ud. que si The Antofagasta (Chili) & Bolivia Railway Company se interesara en la construcción de la línea por cuenta del Gobierno, el Ministerio de mi cargo estudiará con preferencia la propuesta que quisiera formular, siempre que ella tuviera por base el anticipo de la suma necesaria para concluirla en un plazo breve, quedando entendido que ese anticipo de fondos sería reembolsado en un tiempo corto, por anualidades.»

Para cerrar este capítulo, cabe todavía llamar la atención del H. Congreso Nacional hacia un punto de capital importancia, cual es el que se refiere a la necesidad de crear nuevos y especiales recursos, que sumados a los existentes rindan por año una cantidad no inferior a un millón y medio de bolivianos. Los arbitrios provenientes de las leyes de 17 de noviembre de 1915 y 20 de septiembre de 1917, que se encuentran presupuestos en la cantidad total de Bs. 780,000 produjeron el año 1918 sólo Bs. 614,408.03, según demostración inserta an-

tes y las recaudaciones de la nueva gestión hacen prever que en el presente año acaso no se alcance ni esa suma.

Las cifras anotadas no requieren mayor comentario para convenir que, con la exígua cantidad que representan, no es dable hacer frente a las necesidades de la construcción, ya sea que deba cubrirse el servicio que demande el empréstito por la suma total autorizada o que deba proseguirse la obra con nuestros propios recursos. El alto interés nacional que reclama la pronta terminación de esta línea, impone la necesidad de crear, en la actual legislatura, nuevos arbitrios hasta alcanzar la cantidad anotada,

Ferrocarril Atocha-Tupiza-La Quiaca

La simple enunciación de cualesquiera de las líneas férreas que requiere el país para su completo y armónico desarrollo, trae consigo su virtual importancia en relación con los múltiples factores que debe servir. Es así que siempre será difícil determinar, a ciencia cierta, la preferencia que podría buscarse entre ellas para su más pronta ejecución. No obstante hay una línea que escapa a esta regla y que impone por si misma la necesidad de ejecutarla sin más pérdida de tiempo: nos hemos referido a la que debe unir los puntos extremos de

Atocha y La Quiaca para vincular la red ferroviaria argentina con la nuestra.

El H. Congreso Nacional, atendiendo a los elevados fines que dicha línea deberá llenar, tuvo por conveniente autorizar el empréstito colocado el año 1913, por £. 1.000.000 para la construcción del tramo de La Quiaca a Tupiza, y posteriormente autorizó al Ejecutivo por ley de 20 de diciembre de 1916 un nuevo empréstito por suma igual para el tramo Tupiza-Atocha, afectando a esta operación la más segura garantía que puede ofrecer la República al capital extrangero. Para la construcción de dicho primer tramo, se suscribió en 1915 el contrato respectivo que, infelizmente, no ha podido ser cumplido y las gestiones tendientes a la colocación del empréstito destinado a la sección Tupiza-Atocha, no han dado aún el resultado que se esperaba, por las dificultades que presenta la hora actual para llevar a cabo ese genero de operaciones, a plazos más o menos largos.

Resolver las cuestiones anotadas, es programa fundamental del Gobierno Nacional que dedica sus mejores esfuerzos y su firme voluntad al decidido propósito de fijar en forma definitiva la construcción total de esta línea, que, además de comunicarnos con el Atlántico, por su carácter internacional, por la nueva y permanente vinculación que creará entre las naciones de los dos océanos y por constituir la última sección que falta en Bolivia de la línea Panamericana, es no sólo de importancia

nacional sino que también interesa de modo especial a la América.

Incumbe al señor Ministro de Hacienda daros a conocer los resultados obtenidos hasta hoy y las posibilidades que se presentan para la colocación del empréstito autorizado por ley de 20 de diciembre de 1916. De nuestra parte, anotamos en el capítulo siguiente las cuestiones más salientes que se han producido en el último año, como emergencia del contrato suscrito en 1915 con la firma Ch. A. Vezin de París, para la construcción del tramo La Quiaca-Tupiza.

Contrato Vezin

Para fijar con precisión los resultados del contrato de 1915, cabe recordar, aunque sólo sea suscintamente, los antecedentes del mismo:

Según acuerdo suscrito en París el 1º de febrero de 1913, aprobado por el Gobierno en 26 de abril del mismo año, se obligó el Crédit Mobilier Francais a tomar, a firme, el empréstito de £. 1.000,000 autorizado por ley de 5 de diciembre de 1912, a 90% neto, 5% de interés y 1% de amortización anual. El Gobierno se comprometió a emplear el producto del empréstito exclusivamente en la construcción del ferrocarril La Quiaca-Tupiza, y con ese objeto quedó depositado ese producto en las mismas cajas del Crédit Mobilier Francais bonificando el inte-

rés del 3% anual. Fue también convenido que esos fondos no se retirarían sino en el momento de la iniciación de los trabajos y después a medida de las necesidades de la construcción. Para ejecutar la obra acordó llamar a varias empresas constructoras, de las cuales una o dos por lo menos serían de nacionalidad francesa, y que los rieles y accesorios así como los tableros metálicos se encargarían a la industria francesa, a la que se daría también preferencia, en igualdad de condiciones, para la provisión del material rodante. Tanto el pago de intereses como del pago del capital, cuando llegase a ser exigible, se efectuaría en oro, en libras esterlinas, al cambio fijo de Fcs. 25.20, cambio al cual se convirtió, para abonar en la cuenta del Gobierno, el producto líquido del empréstito.

Por decreto de 18 de agosto de 1913, en cumplimiento de una de las estipulaciones anotadas, convocóse a propuestas para la construcción del ferrocarril con arreglo a las bases y condiciones formadas por la Administración. Al vencimiento del plazo, 30 de diciembre del mismo año, presentáronse a consideración del Gobierno seis propuestas, entre ellas dos suscritas por las empresas francesas, Regie Générale de Chemins de Fer & Travaux Publics y Schneider y Cia. y The Bolivian Rubber & General Enterprise Limited. Todas ellas fueron desestimadas, porque algunas se apartaban de las bases del llamamiento y porque, las que se encontraban de acuerdo con ellas, fijaban un precio

alzado que excedían del presupuesto oficial entre £. 200,000 y £. 400,000. Conviene insistir en este punto que, contrariamente a lo que ocurría en el país hasta entonces, la línea La Quiaca-Tupiza fue definitivamente estudiada por una comisión argentino-boliviana y que el Jefe de la Sección de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, después de detenido estudio sobre el terreno y considerando las variantes que debían introducirse en el trazado oficial de la comisión mixta, formuló un presupuesto detallado y completo del costo efectivo de la obra, lo que importa decir que, en este caso concreto, la administración boliviana tenía todos los elementos de juicio para apreciar de modo seguro las propuestas presentadas.

Atendiendo al resultado negativo que se había obtenido con la convocatoria a propuestas, se tuvo resuelto que la obra se ejecutaría directamente por cuenta y administración fiscales. En tales circunstancias y producida ya la guerra en Europa, se presentó, por el intermedio respetable de la Legación de Francia, la firma constructora Vezin, de París, proponiendo tomar la línea por su cuenta, en condiciones aceptables y por el precio alzado de £. 900,000, que correspondía, muy aproximadamente, a la suma global del presupuesto oficial. Desaparecía así el único motivo por el cual se desestimaron las propuestas anteriores y el 23 de agosto de 1915, quedó aceptada por el Consejo de Ministros la proposición Vezin.

Se estipuló que el constructor Vezin construiría y equiparía la línea por el precio alzado de novecientas mil libras esterlinas, siguiendo el trazo oficial que sirvió de base al llamamiento a propuestas, que sólo podía ser modificado a condición de que no desmejoren sus condiciones técnicas, con la gradiente máxima de 3% compensada en las curvas que no deberían tener un radio inferior a 100 metros. Debería también haberse dotado a la línea de todas las obras, accesorios, instalaciones, talleres y material rodante, tenidos en cuenta en dicho llamamiento y en el presupuesto oficial. Los precios unitarios que regirían para el pago, por certificados mensuales, de los trabajos ejecutados y el material adquirido, se acordó que serían los del mismo presupuesto oficial con más un 20% correspondiente a gastos de administración e imprevistos. El ferrocarril debió quedar concluido en el plazo de tres años y para el caso de incumplimiento se estipuló el pago de una reducida multa por parte del constructor, de cinco centésimos por ciento, sobre el valor de los trabajos cuya construcción esté atrasada al comienzo de cada mes, y el total de esas multas no podía exceder del 5% de los no ejecutados al cumplimiento del término indicado de tres años. Esta reducida suma fijada en la cláusula penal del contrato se explica, sin duda, por el respetable intermedio mediante el cual se iniciaron y se acordaron en principio sus bases esenciales. La buena ejecución de la obra fue garantizada con la

caución de £. 100,000 consistente en un certificado que por ese valor libró el Crédit Mobilier Francais.

Iniciada la construcción el 20 de septiembre de 1915, dentro del plazo que determinó el contrato, los trabajos se ejecutaron, sino intensamente, con relativa normalidad hasta concluir los primeros 48 kilómetros de infraestructura a partir de La Quiaca. Pero pronto surgieron dificultades de todo orden opuestas por el constructor, acerca de las condiciones del trazado de la tercera sección que debía practicar, de la compra de material fijo cuya adquisición se propuso y autorizó repetidas veces sin resultado alguno, del empleo de materiales para las mamposterías, &. Tales dificultades, entre otras, produjeron la retardación de la obra y, en ocasiones, su paralización misma, no obstante la favorable acogida que dispensara el Ministerio de Fomento a las solicitudes del constructor y no obstante, también, de sus repetidas y persistentes incitativas y de las gestiones llevadas ante la Legación de Francia para obtener que el ferrocarril fuera concluído en el término del contrato que venció el 18 de septiembre de 1918.

El Gobierno ante la evidencia de que el constructor se encontraba en la imposibilidad de cumplir su contrato, estableció concretamente su criterio respecto de las razones que motivaban el incumplimiento por parte de aquél y propuso dos soluciones posibles: 1° prórroga de dos años, con ga-

rantía en efectivo por £. 100,000 que depositaría el constructor en el Banco de la Nación Boliviana; 2º rescisión simple del contrato, con intervención del Crédit Mobilier Francais, que se obligaría a seguir cubriendo mensualmente el importe de los certificados mensuales de pago para proseguir la obra administrativamente. El constructor se avino a resolver la cuestión en el 2º término indicado; pero para esto solicitaba, sin justificarlo, el pago de la cantidad de Fcs. 3.640,874, condición que el Gobierno consideró inaceptable, fundándose en la circunstancia de que los precios unitarios del presupuesto oficial habían cubierto ya, en los pagos de certificados mensuales, el valor de los trabajos ejecutados hasta entonces.

Siempre con el propósito de llegar a una solución conveniente y concluída de común acuerdo, con la necesaria intervención del Crédit Mobilier Francais, para seguir disponiendo mensualmente de los fondos que demanda la obra, después de repetidas conferencias con S. S. el señor Ministro Residente de Francia y el Representante del constructor, con intervención técnica del Jefe de la oficina respectiva del Ministerio de Fomento, llegóse a convenir y fijar las bases de un nuevo acuerdo por el que se prorrogaría a dos años el plazo fijado para la terminación de la línea, bajo la multa de Fcs. 200,000 por cada mes de demora, para responder a la cual se determinó desde luego la cantidad de £. 48,000. Se debió estipular asimísmo que la línea entre el kilóme-

tro o y 48 sería inmediatamente enrielada y se acordó modificar la forma de pago vigente atribuyendo a la línea un costo medio kilométrico por la construcción de toda ella y a partir de dicho kilómetro 48, liquidando entre tanto, provisionalmente, la sección cuya infraestructura estaba concluida entre La Quiaca y el kilómetro 48. La diferencia resultante de esta nueva forma de pago debió invertirse, por el Gobierno, en el pago del valor del material fijo que se adquiriría sin más demora. En tales circunstancias, se recibió por cable aviso del fallecimiento del constructor Vezin.

De acuerdo con disposiciones de nuestra legislación civil, el Ministerio de Fomento declaró desde luego fenecido el contrato por el fallecimiento del constructor y para continuar la obra gestionó ante el Crédit Mobilier Francais el pago mensual de la suma necesaria, con intervención de un representante de esa institución bancaria, conforme a las estipulaciones del contrato del empréstito de 1913. La sucesión Vezin exigió de su parte, para liquidar el contrato de 1915, el pago de la cantidad de Bs. 1.840,756, o sea aproximadamente la misma que había exigido el constructor Vezin para convenir la rescisión del contrato. El gobierno no ha encontrado atendible el pago solicitado porque considera, conforme al criterio expuesto, que los trabajos se encuentran cubiertos, casi en su totalidad, con los pagos mensuales ya hecho y ha calculado que sólo podrá abonar, si se justifican las partidas

correspondientes, una suma que gira alrededor de Bs. 600,000. Esto ha producido divergencia de opiniones entre el Ministerio de Fomento, la sucesión Vezin y el Crédit Mobilier, y para salvarlas se ha propuesto en primer término mandar practicar, de común acuerdo, una tasación del valor de todas las obras ejecutadas, y abonar ese valor con más un tanto por ciento usual, como beneficio del constructor, y el valor de los materiales y herramientas existentes. Ante la dificultad de no llegar a convenir sobre esta forma de arreglo, se han trasmitido instrucciones a nuestro representante diplomático en Francia en sentido de que la cantidad discutida sea apartada y puesta en depósito especial, hasta definir la contienda, siempre que el Crédit Mobilier Francais siga cubriendo desde el mes próximo, el valor de las situaciones mensuales para prosegur la obra por administración directa.

Ferrocarril Cochabamba-Santa Cruz

Para dar cumplimiento a las sabias disposiciones de la ley de 3 de diciembre último, que determina la construcción de un ferrocarril de Cochabamba a Santa Cruz y fija los recursos especiales que se destinarán a esa obra, se ha organizado la comisión de ingenieros que practica actualmente el reconocimiento preliminar de la zona entre las ciudades indicadas. Esta comisión cuyas labores llevan consigo

una grave responsabilidad técnica y administrativa, está presidida por el ingeniero nacional don Miguel Rodriguez y ha sido constituída en la mejor forma posible y con todos los elementos que requiere su especial importancia.

Entre las instrucciones trasmitidas para el reconocimiento preliminar se encuentran las siguientes:

La línea proyectada tendrá la trocha de un metro y su gradiente no deberá exceder del 3% compensada, con curvas no inferiores a 75 metros de radio. Esto no obstante si la línea pudiera ser construida en condiciones más económicas y fuera por ello conveniente pasar de esa gradiente por la naturaleza del terreno, el alto costo de construcción, la posibilidad de electrificarla, &, se estudiarán con el debido detalle tales circunstancias.

Se levantará un mapa general de la región recorrida a escala 1. por 100,000. En este mapa figurarán las alturas barométricas de todos los puntos necesarios, el curso de los ríos y todas las peculiaridades topográficas que interesen a la construcción.

Son fundamentalmente tres las rutas que deben estudiarse con carácter comparativo para fijar el trazado que seguirá la línea: por el norte, hacia Montepunco u otro punto conveniente para buscar la conexión con el departamento del Beni y nuestros ríos navegables; por el sur, siguiendo el

valle de Mizque para llegar si es posible al río Grande, procurando así la conexión con el departamento de Chuquisaca y la futura prolongación al Chaco; y finalmente por el centro, entre las líneas indicadas.

El Ministerio de Fomento espera tener en el curso del presente año, no obstante de las largas distancias a recorrer y de las dificultades que ofrece la naturaleza, en la vasta zona que habrá de reconocerse, los planos y elementos de juicio, que permitan determinar la vía o vías que deben estudiarse detenidamente para encontrar el trazado definitivo, cuya acertada elección es de la más alta trascendencia para los intereses futuros de la Nación.

Según informes telegráficos trasmitidos por el Jefe de la Comisión, el trayecto recorrido hasta ahora, en el que se han hecho detenidas observaciones, comprende aproximadamente la zona circunscrita entre los siguientes puntos: partiendo de Arani la comisión llegó a Mizque por el Curi y Tutos, siguió a Aiquile y de allí al Palo y Pampa Grande de donde continuó por Mairana, Samaipata, Monos, Bermejo, Turumá y La Guardia hasta Santa Cruz. El regreso se efectuó por Basilio y Santa Rosa y después de subir la cuesta de Durán la Comisión bajó a la estancia La Piedad y ascendió luego la cuesta de las Zorras, escarpada pero corta, para su-

bir nuevamente la cuesta del Inca y después de atravesar otra serranía llegó a Postrervalle. Reconoció después la zona entre Quirusillas, el Limón y río Piojeras. El 17 de julio último la Comisión se encontraba en Valle Grande, punto del cual, después de repetidas observaciones, vuelve a Cochabamba por Comarapa, Saipina, Ele-Ele, Omereque, Totora, Lope Mendoza, Tiraque y Punata.

Las cifras trasmitidas por el Tesoro Nacional, acusan el siguiente rendimiento de los impuestos especialmente destinados a esta obra:

Rendimiento del impuesto sobre internación de mercaderías.....	Bs.	88,391.30
Impuesto sobre alcoholes y aguardientes nacionales, sin comprender las sumas correspondientes a los Boletines de Renta de las Administraciones de Trinidad, Riberalta, &, aún no recibidos..	,,	42,656.05
Al frente.....	Bs.	131,047.35

	Del frente.....	Bs. 131,047.35
Traspaso a esta cuenta del rendimiento del impuesto sobre internación de mercaderías para el F. C. Oruro-Cochabamba:		
Rendimiento en el año 1916...	Bs. 55,537.07	„
Rendimiento en el año 1917...	„ 320,869.66	„
Rendimiento en el año 1918...	„ 242,788.89	„ 619,195.62
		Bs. 750,242.97

Ferrocarril Cochabamba-Mamoré

Haciendo uso de la facultad que acuerda al Ejecutivo el artículo 16 de la ley general de ferrocarriles de 3 de octubre de 1910 y atendiendo a un certificado consular exhibido por el concesionario de la línea férrea Cochabamba Mamoré, según el cual los planos y estudios de ese ferrocarril se hallan concluídos y no ha sido posible presentarlos a la

aprobación del Gobierno a causa de la interdicción en que se encontraba Alemania, se ha prorrogado por un año, a contar del 30 de enero último, el plazo concedido para la presentación de dichos estudios y planos.

Ferrocarril Guayaramerín-Riberalta

La imprecisión de los términos y plazos determinados por la ley de 4 de diciembre de 1911, que concedió a The Madeira Mamoré Railway Company la construcción de una línea férrea de Guayaramerín a Riberalta, hace indispensable modificar esos términos y en otro orden superior de ideas modificar también el criterio administrativo que dió origen a esa concesión.

El Gobierno acogiendo con interés la iniciativa de celebrar, en relación con esta línea, un nuevo acuerdo con el Gobierno del Brasil, que de su parte sostiene la misma conveniencia, ha trasmitido instrucciones a nuestro representante diplomático en Río, en sentido de destinar el valor del puente que, de acuerdo con el Tratado de Petrópolis y convenios posteriores, debe construir esa República sobre el río Mamoré, a formar, como base, el capital necesario para la construcción del ferrocarril de Santa Cruz a un punto conveniente del río Paraguay, que responde más ampliamente a los intereses políticos y

comerciales de ambas repúblicas, que la proyectada línea de Guayaramerín a Riberalta.

Construcción y conservación de caminos

La construcción del ferrocarril Potosí-Sucre, impone de modo absoluto el trabajo del camino de Tarabuco a Zudáñez y Padilla en condiciones que le den un carácter permanente para el tráfico de toda clase de rodados. La sección de Sucre a Tarabuco requiere asimismo algunas obras complementarias. Despues de iniciados los trabajos, siguiendo el trazado aprobado por la Junta de Caminos, entre Tarabuco y Zudáñez, fueron interrumpidos debido a causas de fuerza mayor. Se espera que en poco tiempo más serán reanudados. Para construir la sección de Zudáñez a Padilla la misma Junta ha convocado a propuestas, presentadas las cuales se encuentran en trámite.

El Ministerio de Fomento prestará decidido apoyo a esta obra de evidente trascendencia para el desarrollo agrícola e industrial del departamento de Chuquisaca.

El establecimiento del servicio de automóviles entre las ciudades de Sucre y Cochabamba, pasando

por Aiquile y Mizque, ha venido a comprobar, sin embargo de las deficencias del camino actual, que en muchas partes es el lecho mismo de las quebradas, la especial importancia de esta ruta, que además de atravesar una zona agrícola sobradamente rica constituye una nueva comunicación de la ciudad de Sucre con el centro y norte de la República.

La rectificación definitiva de este camino, en la sección comprendida entre Sucre y el río Chico, está pendiente de un nuevo estudio más ámplio por la vía de Songo Chipa, para salvar las dificultades que ofrece la de San Eloy. Los estudios del ingeniero Cornejo tratan de aprovechar, en cuanto sea posible, el camino actual, con las modificaciones necesarias. Sólo en los casos en que no se ha encontrado utilizable ese camino, se han buscado las variantes necesarias. Así, partiendo de Arani, se encuentra la de Yurackasa para evitar la playa de Uyuchama, la de Novillero que evitaría el trayecto por el cauce del río de Agua de Castilla, etc. Desde Novillero hasta el río Grande se proyecta llevar la ruta por ladera hasta empalmar con el existente que llega al puente Arce. De este puente continúa el camino utilizando el actual hasta la confluencia con el río Chico, de donde se seguirá, siempre por ladera, con pendientes suaves y en terreno firme, hasta Surima y Media Luna para encontrar ahí la ruta por Songo Chipa o San Eloy que conducen a Sucre.

El camino carretero de Potosí a Sucre que soporta un tráfico intenso de automóviles, ha sido reparado en la mejor forma posible y para evitar el paso por la quebrada de Santa Rosalía se construye una nueva vía de pocos kilómetros, por ladera, siguiendo esa misma quebrada. La Prefectura de Potosí está mandando construir, en este camino, la ladera de Otuyo y se propone iniciar después el trabajo de la del «Retiro».

En el departamento de La Paz, entre otras vías muy necesarias, dando cumplimiento a determinaciones sancionadas por el Poder Legislativo y a partidas presupuestas en la ley financial vigente, préstase especial atención al camino de La Paz a la región denominada «Río Abajo», que se encuentra en activa obra hasta el río Lipari, de donde habrá que proseguir la ruta, después de la colocación de un puente sobre el río indicado, hasta las proximidades mismas del Illimani. Las obras del camino de Achacachi a Sorata, que se iniciarán en este mes, siguiendo el trazado que fijan los estudios definitivos practicados por disposición del Ministerio de Fomento, se llevarán con la posible actividad para concluírlas más o menos en ocho meses. Ambos caminos, construídos bajo la dirección inmediata del ingeniero Juan Pinilla, Jefe de la Sec-

ción de Puentes y Calzadas, tendrán todas las buenas condiciones y características de las rutas de automóviles. Su influencia será decisiva para el desarrollo agrícola de las zonas que han de servir y la ciudad de La Paz contará con dos vías nuevas de expansión requeridas con urgencia por su crecimiento urbano.

El señor Prefecto del Departamento, con encomiable esfuerzo, ha procurado dentro de los limitados recursos de que dispone, además de mantener en buen estado las vías de su jurisdicción, iniciar el trabajo de nuevos caminos, como el del alto de Tiahuanacu a los balnearios de Urmiri, el de Caluyo a Mohoza, &. Un importante proyecto formulado por la misma autoridad, tendiente a arbitrar nuevos recursos para el camino al Illimani, y para la formación de un gran parque en la ciudad de La Paz, será pasado con la preferencia que merece al H. Congreso Nacional.

La ciudad de Tarija. aislada como se encuentra y sin ningún camino que la comunique fácilmente con nuestra red de ferrocarriles, requiere que sin más demora se habilite la ruta para automóviles a Villazón. Hace bastante tiempo que es notoria esta necesidad y, en más de una ocasión, se ejecutaron trabajos costosos sin obtener hasta hoy exten-

sión alguna de camino concluído. Y es que faltaba un estudio de la ruta, que no sólo hubiera fijado el trazado general sino que también hubiera determinado, sobre el terreno y en cada caso, la manera de salvar las dificultades que presenta en algunas partes la topografía de la región. El Ministerio de Fomento, para fijar una vez por todas las condiciones y costo del camino, constituyó en el último año una comisión de ingenieros que hace los estudios definitivos. Esta comisión ha concluido hasta hoy la planimetría y los cómputos métricos de los primeros 20 kilómetros y tiene adelantados los estudios en diez más, salvando así el paso de la quebrada de La Quiaca y sobre todo el de la Quebrada Honda, que son las que mayores dificultades ofrecen en esta sección, para alcanzar luego el punto denominado Sama. Si sólo se hubiera tratado de limpiar el actual camino de herradura que llega hasta ese punto, es evidente que con poco gasto se habría obtenido ese objeto; pero en cambio no se habría tenido un camino consistente, con gradientes uniformes, provisto de obras de desagüe, &. como debe ser construida esa ruta.

El trabajo mismo fue iniciado desde luego con los recursos de la Prestación Vial y es de esperar que en el presente mes sean continuados intensamente, dando a la Junta organizada en la ciudad de Tarija por decreto de 11 de octubre de 1917, la debida intervención. Además se procederá a la colocación del puente sobre el río Guadalquivir a

cuyo efecto la Prefectura del Departamento ha remitido el presupuesto correspondiente.

El señor Prefecto del departamento de Cochabamba, atiende con encomiable celo el mejoramiento de las vías de comunicación en el distrito de su cargo. Entre otros caminos que han sido reparados o ampliados cabe citar los de Sacaba a Colomi, los del Valle, de Parotani a Tapacarí, de Punata a Tiraque, &. La obra más importante de vialidad en ese departamento y que tiene un alto interés nacional es la que corresponde al proyectado camino de Montepunco al Chimoré, que según referencias y estudios autorizados ha de resolver, en condiciones favorables, la fácil comunicación del interior de la República, el Departamento del Beni y el Territorio Delegacional del Noroeste. El Gobierno ha de prestar a esta vía todo el apoyo y preferencia que reclaman los intereses permanentes del país.

Los reducidos recursos de que dispone la Prefectura del departamento de Santa Cruz para atender a la limpia anual de las rutas que comu-

nican esa ciudad con Cochabamba, Yacuiba y Puerto Suárez, que no pueden considerarse como caminos propiamente dichos, son del todo deficientes y se hace urgente que, mientras sea posible proceder a la construcción de esas vías, al menos se fijen fondos especiales en el Presupuesto Nacional a fin de facilitar en lo posible el tránsito por ellas. Aprobado como se encuentra el presupuesto formulado por el concesionario Casiano Gutiérrez y firmada en consecuencia la escritura complementaria que pondrá en ejecución la ley de 20 de noviembre de 1916, ha de proseguirse pronto a la apertura del camino contratado entre Buena Vista y Comarapa, cuya terminación se calcula que podrá efectuarse hasta fines del presente año.

La importancia creciente del distrito minero de Colquechaca impone la habilitación y rectificación del camino que une ese distrito con Challapata, obra para la cual se ha puesto a disposición de la Subprefectura de Chayanta la partida presupuesta en la ley financial vigente.

El camino entre Atocha, Tupiza y Villazón ha sido reparado y mejorado en cuanto fue posi-

ble. Esta vía debe ser atendida de preferencia con una suma mayor de recursos a fin de conseguir el mejor servicio en la carrera de automóviles, que facilita la comunicación con la República Argentina, notablemente incrementada en el último año.

———

Según informes del señor Prefecto del Departamento de Chuquisaca, quien personalmente inspeccionó la obra, el camino cuya construcción se halla a cargo del laborioso Subprefecto de Cinti, para comunicar esta provincia con la línea férrea Potosí-Sucre, no ha sufrido, como se dijo, desperfectos apreciables por las tormentas del año anterior. Con el propósito de que esta vía comience a servir el tráfico, se prolongará hacia Cinti el camino existente entre Potosí y Otavi, y se espera que a fines del presente año será posible llegar en automovil hasta Huasinota, punto situado a pocas leguas de Camargo.

———

Previa comprobación de que el concesionario del camino carretero de San Ignacio al río Iténez ha dado cumplimiento a las condiciones determinadas por ley de 15 de septiembre de 1915, se en-

tregó al tráfico público esa importante ruta, cuya conservación deberá seguir a cargo del concesionario durante el tiempo señalado por el artículo 10. de dicha ley.

El Inspector Fiscal del Ferrocarril La Quiaca-Tupiza, está encargado de la colocación de la oroya sobre el río San Juan, obra que se espera concluir en el presente año.

Es de especial importancia construir un puente sobre el río Desaguadero que haga permanente la comunicación con la rica provincia de Carangas. La situación del Erario ha imposibilitado hasta hoy esa obra, la cual se procura iniciar en plazo breve no obstante de la circunstancia anotada, a cuyo efecto se comisionará, tan pronto como sea posible, al Jefe de la Sección de Puentes y Calzadas para que estudie sobre el terreno su mejor ubicación.

Servicio de automóviles

La atención del Ministerio de Fomento y de las Prefecturas se dedica de preferencia a la constante reparación de los caminos en los que se efectúa el servicio público de automóviles, los cuales sensiblemente no reunen todavía las condiciones de las buenas rutas.

Con arreglo a contratos vigentes, el indicado servicio se encuentra establecido entre los siguientes puntos, mediante el pago de la subvención que reconoce el Presupuesto Nacional de la presente gestión.

La Quiaca-Tupiza-Atocha
Sucre-Potosí
Sucre-Cochabamba
Arani-Totora
La Paz-Achacachi

Según resolución de 5 de julio de 1917 fue suscrito el contrato respectivo para el servicio, por cinco años, entre Atocha Tupiza y La Quiaca y la de 29 de abril último aprobó simplemente la transferencia de ese contrato; esta circunstancia legal y la dificultad que presenta el camino para el tráfico normal entre Tupiza, Cotagaita y Atocha, han imposibilitado llevar el tráfico por esta última vía; quedando así un saldo de Bs. 15,000 sobre la partida presupuesta, que convendría destinar, previo

arreglo del camino, al servicio entre los dos primeros puntos indicados.

Después del resultado que se obtuvo como consecuencia del llamamiento a propuestas para el servicio de automóviles entre Sucre y Potosí, se ha prorrogado hasta el 31 de diciembre próximo el contrato que se suscribió con la Compañía Boliviana de Automóviles, en las condiciones que determina la resolución suprema de 14 de junio último.

Obras de saneamiento y aguas corrientes

La última Legislatura, con el plausible propósito de apresurar la inaplazable necesidad de ejecutar en nuestras ciudades la red de alcantarillas que exige su crecimiento urbano, tuvo a bien sancionar, con carácter provisional, las leyes de 4 de enero del presente año autorizando al Ejecutivo, a iniciar la indicada construcción con los recursos previstos por las mismas leyes. Sancionó también la ley de 10 del mismo mes creando un impuesto adicional, de carácter departamental, sobre la exportación de minerales en los departamentos de Potosí y Oruro con destino a obras de vialidad y beneficencia, en el primero de esos departamentos, y al servicio de un préstamo, autorizan-

do a la Prefectura, para el trabajo de una parte del alcantarillado de la ciudad de Oruro.

Considera el Gobierno punto esencial de su programa administrativo la inmediata construcción de esas obras que han de modificar, en sus bases, la vida de nuestras poblaciones y han de asegurar su crecimiento. Para realizar este propósito, ha promovido la presentación de una propuesta, la de la firma Ulen Contracting Corporation, para las ciudades de La Paz y Cochabamba, desde luego, con seguras proyecciones para las de Oruro, Potosí y Sucre. La propuesta debió haber comprendido las cinco capitales indicadas; pero la limitación misma de las leyes citadas y la falta de recursos especiales que debieron destinarse a dos de ellas, han dejado pendientes del estudio por la misma Compañía las obras para las tres ciudades expresadas. A este respecto, cabe hacer presente la conveniencia de que el impuesto creado por ley de 10 de enero del presente año se destine, exclusivamente, a la red de alcantarillas de Potosí y Oruro, dándoles carácter nacional, único modo de hacer efectivo el trabajo, mediante un empréstito externo garantizado por la Nación.

Según el contrato preliminar firmado el 1º de julio último, Ulen Contracting Corporation se obliga a construir una red completa de alcantarillas sanitarias en cada una de las ciudades de La Paz y Cochabamba, con 57,452 metros lineales en la primera y 49,476 en la segunda, incluyendo en ambas las conexiones domi-

ciliarias y todos los órganos accesorios. Los planos generales de la obra, especificaciones y presupuesto han sido debidamente estudiados por la comisión técnica organizada por el Ministerio de Fomento y que fue presidida por el H. Diputado Nacional, señor Adán Sánchez, quein con encomiable civismo puso al servicio de la Administración sus conocimientos profesionales; habiéndose fijado, en principio, el valor de las construcciones en ambas ciudades en la cantidad alzada de $. oro americano, 2.098,331.30, como sigue:

La Paz.....	$.	1.133,687.54
Cochabamba.	,,	964,643.76
	$.	2.098,331.30

El precio estipulado será pagado mensualmente, a medida de la ejecución de las obras y la Ulen Contracting Corporation recibirá por el valor de ellas el 80% en bonos que los tomará, a firme, al 90% de emisión y el 6% de interés anual. La cuota de amortización se ha calculado para cancelar los bonos en quince años. El 20% restante deberá ser cubierto en efectivo.

En el mes de octubre próximo, a más tardar, se presentarán a la aprobación del Gobierno los estudios definitivos, planos generales y de detalle, perfiles, especificaciones técnicas y administrativas, &, a las que se sujetarán los trabajos. Si

estos planos y especificaciones tuvieren la aprobación del Gobierno, el contrato será pasado a la consideración del Legislativo. Las demás condiciones de detalle, tales como las garantías ofrecidas, el pago de estudios en caso de no ser ratificado el contrato, la presentación de otra propuesta complementaria para las obras de Oruro, Potosí y Sucre, &, se encuentran consignadas en la Resolución Suprema de 28 de junio del presente año, que se inserta en el Apéndice a esta Memoria.

Los planos generales del ingeniero J. H. Bingham Powel previeron 39,546 metros lineales de alcantarillas para la ciudad de La Paz y 39,307 para la de Cochabamba. Los de la firma contratante determinan 53,072 para la primera y 49,476 para la segunda. No obstante de este mayor trabajo, el precio alzado estipulado para ambas obras es bastante más reducido que el que calculó aquél ingeniero, y esto se debe, fundamentalmente, a que la red contratada será ante todo de alcantarillas sanitarias, sin capacidad para recoger las aguas pluviales de las plazas y calles, que hizo subir el valor de ellas, aun con los precios bajos anteriores a la guerra, según el presupuesto Powel, a Bs. 6.824.127.35 para la red de las dos ciudades.

En esta parte, debemos llamar la atención del H. Congreso hacia la circunstancia de que no siendo del todo indispensable, al menos por el momento, construir nuestras redes de alcantarillas con el sistema llamado mixto, cuyo valor mucho más

alto está fuera de nuestros recursos económicos, conceptuamos que, conforme a la práctica generalizada en poblaciones de mayores recursos urbanos que las nuestras, debemos fijar como criterio invariable de saneamiento, iniciar en primer término la construcción de alcantarillas sanitarias, para efectuar más tarde, si fuere preciso en algunas de nuestras ciudades, la ejecución de la red que recoja las aguas de lluvia. Cualquier otro criterio aplazará, a nuestro juicio, la realización de la obra acaso por tiempo ilimitado.

El servicio de intereses y amortización de los bonos de saneamiento a emitirse dentro del contrato de la Ulen Contracting Corporation, con más igual servicio para el empréstito interno por el 20% del valor de la obra que debe cubrirse en efectivo, gira alrededor de ciento treinta mil dólares, por semestre, lo que representa una erogación de cerca de setecientos mil bolivianos, por año, que debe cubrir el país para ambos servicios. Se calcula que los rendimientos de los arbitrios determinados por las leyes de 4 de enero último, alcanzarán a una suma algo mayor de Bs. 250,000.— debiendo buscarse la diferencia que queda, para llegar a la cantidad anual indicada, en un prudente y equitativo gravamen sobre el valor venal de la propiedad.

El estudio comparativo de las imposiciones que hoy rigen en las distintas capitales de departamento, por el impuesto catastral urbano y las cuotas por los servicios de agua, luz, &, hace resaltar, a pri-

mera vista, la falta de orientación definida en las imposiciones municipales y la diversidad de criterio que existe entre uno y otro de nuestros Ayuntamientos. Las crecientes necesidades de nuestras ciudades y el nuevo servicio que deben atender, en relación con las obras de saneamiento, imponen la conveniencia de establecer en todas ellas un impuesto único, sobre el valor venal de la propiedad, cuya proporción por año es dable señalar, desde luego, entre el cuatro y el cinco por mil, muy inferior todavía al gravamen establecido en otras ciudades.

El indicado estudio comparativo de referencia muestra también que ninguna de nuestras poblaciones puede pagar por si misma, con sólo el impuesto sobre la propiedad urbana, aunque éste sea elevado a la proporción anotada, el valor de las obras de referencia, debiendo servir ese impuesto como una base del todo justificada y necesaria, para sumar a su rendimiento otros arbitrios hasta llegar a la cantidad requerida, Con este criterio corresponderá al Poder Ejecutivo someter a consideración del H. Congreso Nacional el respectivo proyecto de ley, cuya aprobación hará posible transformar nuestras poblaciones en ciudades modernas con todos los servicios que requieren: alcantarillas, aguas corrientes y pavimentación, propios de las capitales de importancia.

Debido al crecimiento de nuestras poblaciones, en algunos casos, y a la deficiencia original de las instalaciones o a la mala calidad del agua, en otros, debe decirse que ninguna de nuestras ciudades dispone de un buen servicio de aguas corrientes y que tal falta es mucho más sensible en las de Cochabamba y Tarija, donde se presenta el problema en forma angustiosa, y en la de Santa Cruz que hasta hoy se encuentra privada de ese elemento primordial de vida.

El servicio de alcantarillado que demanda una instalación completa de aguas corrientes, dará también como resultado inmediato mejorar en forma definitiva esas instalaciones. Con ese objeto la misma compañía Ulen Contracting Corporation mandará practicar los estudios respectivos, razón por la cual se ha considerado conveniente no ejecutar aún en la ciudad de Cochabamba ningún trabajo hasta conocer el resultado de esos estudios.

Con los fondos provenientes de la operación de crédito concluída el año anterior y que tomó a su cargo el Banco Nacional de Bolivia, conforme a las bases autorizadas por ley de 29 de noviembre de 1913, se ejecutan en la ciudad de Sucre las obras necesarias para concluir la captación y con-

ducción de las aguas de Cajamarca, que hace cinco años no son aún utilizadas. Esas obras, concluidas en parte, consisten en mejoras del edificio y depósito de la Legua, donde se proyecta instalar una usina para generación de fuerza eléctrica, en reparaciones urgentes del depósito superior de Guerraloma, en la captación de mayor caudal de agua en seis quebradas de las fuentes de Cajamarca y finalmente en la construcción del depósito de distribución en la ciudad de Sucre, ubicado a una altura de 82 metros sobre el nivel de la plaza «25 de mayo», y en los trabajos de colocación de la red de cañerías que deberá quedar concluída, según contrato, el 1º de mayo próximo.

Se calcula que el caudal utilizable en Sucre será más o menos de veinte litros por segundo, lo que de ninguna manera justifica el alto precio de la obra.

En la ciudad de La Paz funciona con regularidad la Junta organizada con arreglo a la ley de 16 de noviembre de 1918, la cual ha celebrado últimamente un contrato con la sociedad Tubos Mannesmann para trabajos de perforación en las proximidades de Purapura.

Con motivo de la construcción de la red de alcantarillas en esta ciudad, deberá también estudiar-

se el establecimiento de una instalación amplia y completa del servicio de aguas corrientes.

En el último año ha seguido trasportándose a la ciudad de Santa Cruz la cañería Mannesmann adquirida para el servicio de esa ciudad. El peso total entregado alcanza a 622,404 kilos de tubos y accesorios, lo que manifiesta que sólo queda en tránsito, mas o menos, la séptima parte del material pedido.

A fin de que esta obra de tanta urgencia sea ejecutada en las mejores condiciones técnicas, se ha encargado su estudio detenido al ingeniero don Miguel Rodriguez a cuyo cargo correrá también la dirección del trabajo. Este ingeniero se encuentra actualmente practicando sobre el terreno esos estudios y tan pronto como sean aprobados, el Ministerio de Fomento dispondrá la inmediata iniciación de los trabajos. Será para el Gobierno motivo de especial complacencia cumplir el deber en que se encuentra de dotar a la ciudad de Santa Cruz de un servicio amplio de aguas corrientes, llenando así la más urgente de sus necesidades, bastante postergada ya.

En la ciudad de Potosí, dando cumplimiento a las disposiciones de la ley de 28 de noviembre de 1917, se están reparando las lagunas, cuyas aguas se utilizan en el servicio público urbano y en los establecimientos mineros de la ciudad. Se han mejorado los canales de San José y Chalviri, el dique de la laguna Huacani y se ha construido un depósito para utilizar las aguas de esta última. Pronto se habilitarán además los filtros que no se encuentran hoy en uso a causa de la falta de algunas piezas importantes. La instalación de estos filtros, para hacer pasar por ellos las aguas de las lagunas Huacani y San José, deberá ser cambiada buscando una ubicación más baja que la que hoy tienen.

Trabajos de regadío

El Ministerio de Fomento gestiona con The Antofagasta (Chili) & Bolivia Railway Company Ltd. la consecución del capital necesario para ejecutar trabajos de regadío en los valles de Cochabamba.

Esta cuestión que interesa vivamente al país se encuentra también vinculada con la explotación de la línea férrea Oruro-Cochabamba, que para responder económicamente al capital invertido en su

construcción requiere un tráfico mucho mayor que el actual, que podrá obtenerse con facilidad promoviendo el desarrollo agrícola de esos valles, cuya producción tiene sus plazas de consumo en la ciudad de Oruro y en los asientos mineros próximos. Tal resultado se obtendrá utilizando, mediante obras adecuadas, las aguas de las lagunas de Vacas y otras de la cordillera del Tunari, asi como desviando las corrientes de agua, que en algunos casos són ríos de cierto caudal que se precipitan a los bosques por la vertiente oriental de la cordillera y que, según opiniones autorizadas, pueden desviarse sin mayor dificultad hacia los valles de Cochabamba.

Es de esperar que la indicada Compañía estudiará debidamente esta cuestión de interés recíproco.

INDUSTRIA

La organización que ha tenido hasta hoy el Departamento de Industria, no corresponde, en verdad, a las funciones que le señalan la ley y reglamento de Organización Política, en sentido de fomentar el comercio interior y exterior, la agricultura, la minería y la industria en general. Debe decirse que la falta de elementos ha limitado sus funciones al conocimiento, en grado, de las cuestiones administrativas resultantes de las concesiones mineras y al registro y otorgamiento de marcas de fábrica y patentes de invención.

Para llenar sus importantes fines requiere este Departamento una más amplia organización, para la propaganda, el estudio de nuestros elementos naturales y la adaptación de los modernos sistemas de trabajo, a fin de crear nuevas industrias y mejorar las existentes. En suma, para dar orientaciones definidas a la vida industrial del país.

En los capítulos siguientes se consignan algunas iniciativas, que consultando la posibilidad de su

establecimiento, den lugar al desarrollo de este ramo de la Administración, cuyos gastos alcanzan por año, sobre un presupuesto calculado de Bs. 38.471,853.09 a la exígua cantidad de Bs. 168,436.—

Considera el Cobierno que entre las industrias de mayor urgencia, debe prestarse atención preferente a la implantación en el país de fábricas de azúcar de caña, de tejidos de lana, de cemento Portland y de ácido sulfúrico.

La industria azucarera que prosperó en el departamento de Santa Cruz, perdido su mercado por la competencia del similar extranjero, tiende a extinguirse. Serán las vías fáciles y económicas de comunicación las que vuelvan a darle su pasada importancia; y entre tanto habrá que adoptar medidas de protección para impulsarla. Los trastornos económicos producidos por la guerra mundial, nos muestran que el comercio del azúcar ha constituido fuente principal del bienestar que han alcanzado los países productores de ese artículo, mientras otros sufrían la ruina de sus finanzas.

La fabricación de tejidos de lana que alcanzó en épocas pasadas, particularmente en el departamento de Cochabamba y en ciertas zonas del de

Potosí, desarrollo apreciable, está deprimida también por las mismas causas que perjudicaron a la industria azucarera. Debe esperarse que una fábrica de tejidos, organizada con los elementos de la técnica moderna, tendría asegurada su prosperidad, y para impulsarla correspondería la intervención del Estado ya sea que concurra con una parte del capital que requiere su establecimiento o que acuerde privilegio temporal con garantía de interés sobre el capital invertido, puesto que está interesado en la provisión de telas para uso del ejército y policías. El proyecto debería comprender también la instalación de telares para utilizar el algodón, cuyo cultivo constituiría por sí una industria muy importante.

Las proyectadas obras sanitarias en las capitales de departamento y la demanda permanente para construcciones ferroviarias y de otro género, que requieren grandes cantidades de cemento Portland, aconsejan su fabricación para la cual el país cuenta con las mejores materias primas. Las necesidades de la industria minera imponen también la elaboración de ácido sulfúrico.

Son tan grandes y tantos los elementos naturales del suelo nacional, que al tratar de la implantación de nuevas industrias o de la instalación de fábricas, no sería difícil formar un largo catálogo, más para colocarnos en el terreno de las posibilidades, debemos concretarnos a señalar, como paso inicial de nuestras industrias, la fabricación de los

artículos indicados; azúcar, tejidos, cemento Portland y ácido sulfúrico, sin que por ello descuidemos otras industrias de menor aliento, tales como las de la fabricación de sombreros, papel, jabones, cocaina, quinina, &.

Se encontrarán consignados en el Apéndice a esta Memoria algunos datos informativos sobre las industrias de más fácil implantación en el país, así como cifras comparativas del movimiento comercial de 1914 a 1918, cuyo examen muestra el constante aumento de las exportaciones de productos bolivianos.

Minería

Es un hecho incontestable que Bolivia vive de la minería, la única industria qae hasta ahora ha alcanzado proporciones apreciables, orígen de la fortuna privada y fuente de los recursos fiscales: en los filones de nuestras cordilleras tiene hoy su más fuerte arraigo la vida económica de la República. Esto explica que cualquier perturbación, que factores externos provocan en el comercio de minerales, refluye directamente sobre la economía del país, lo que impone la necesidad de prestar a esta industria apoyo máximo y estudiar la creación de un organismo adecuado, a base de una sólida institución financiera, que permita, hasta donde sea posible, atenuar al menos la influencia de esos factores que perjudican su normal desenvolvimiento.

La baja cotización del wolfram, el metal de la guerra por excelencia, ha paralizado casi completamente su explotacion, ocasionando, por el abandono de las labores, perjuicios materiales y deterioros de difícil y costosa reparación, en las importantes maquinarias, edificios e instalaciones que promovió la elevada cotización de este metal.

El estaño, el cobre, el antimonio y otros productos de la industria minera, sufren asimísmo una depresión muy sensible.

El siguiente cuadro de las cotizaciones del último año administrativo durante la primera quincena de junio de 1918 y la primera quincena del mismo mes en el presente año, demuestra la baja considerable que ha sufrido el precio de nuestros productos a la terminacién de la guerra:

Junio de 1918

Estaño, tonelada.....	£.	355.—.—
Cobre, «	„	110.— .—
Bismuto, libra inglesa....	„	—-.12.—
Goma, « «	„	—-. 3. 2
Plata, onza troy.....	„	—-. 48 7/8
Wolfram, unidad.....	„	—-.60.—
Antimonio, «	„	85.— .—
Plomo, tonelada.....	„	30.10.—
Zinc ... (nominal)..	„	100.—.—

Junio de 1919

Estaño, tonelada.....	£.	135.—.—
Cobre, «	„	79.— .—
Bismuto, libra inglesa ...	„	—.12 6
Goma, « «	„	—. 1 9 ¼
Plata, onza troy	„	—.— 53 ½
Wolfram, unidad.....	„	—.30.—
Antimonio, unidad.....	$ am.	0.07/c.
Plomo, tonelada	£.	22.15.—
Zinc, «	„	35.10.—

Llama ciertamente la atención que en un país como el nuestro, cuya vida proviene en principio de los productos del subsuelo, no se hubiese practicado hasta ahora un estudio geológico integral del territorio de la República, a fin de conocer con mayor o menor exactitud, la ubicación de las zonas mineras y petrolíferas. Las minas que se explotan fueron, como se sabe, descubiertas casi siempre por el azar o debido a ligeros estudios y exploraciones en zonas reducidas y de notoria fama que perdura desde los tiempos del coloniaje. Excepción hecha de estudios parciales, en épocas muy anteriores, por algunos sabios de prestigio mundial, no existe un

estudio sistemático y completo del territorio, que pueda orientar por rumbos científicos la explotación minera.

A salvar la deficiencia anotada, tiende el nuevo departamento geológico proyectado como una dependencia del Ministerio de Industria, y es de esperar que el H. Congreso Nacional preste apoyo a la partida consignada al efecto en el presupuesto que debe considerar para la gestión próxima.

La ley vigente de 12 de diciembre de 1916, que con buen acuerdo prohibió la adjudicación de yacimientos petrolíferos, requiere a juicio del Ministerio de Industria, ser revisada. sin modificar por ello el concepto fundamental que le dió orígen. Las nuevas y múltiples aplicaciones del petróleo, han dado a este producto en los últimos tiempos especial importancia y es necesario que el Gobierno lo incorpore a nuestra actividad industrial. A este efecto correspondería autorizar al Poder Ejecutivo la explotación, por cuenta fiscal, de los yacimientos aún no concedidos, mediante el concurso de capitales extranjeros que solicitan con insistencia tomar a su cargo dicha explotación, estableciendo un porcentaje determinado en favor del Estado sobre los rendimientos que se obtengan. La ley citada

no ha podido decretar el indefinido estacionamiento de esa industria, sino reservarla para el momento oportuno en que pudiera ser debidamente aprovechada, y parece que precisamente nos encontramos en ese momento, correspondiendo en consecuencia fijar las condiciones de su explotación.

El crecimiento y desarrollo industrial de la República, se encuentra fatalmente determinado por por dos factores: los transportes y el combustible. El primero está en parte modificado por nuestra red de ferrocarriles; el segundo demanda la franca protección del Estado para hacer posibles innumerables industrias que no pueden prosperar sino a condición de disponer de fuerza motriz y combustible baratos.

Las sumas que anualmente invierte la República en la compra de carbón de piedra, representan uno de los ítems importantes del capítulo de importaciones. Y como este combustible para llegar hasta los puntos de consumo debe recorrer largas distancias, alcanza subidos precios que dan como resultados tarifas y fletes caros en los ferrocarriles y un elevado coeficiente de explotación que sólo pueden soportar con ventaja ciertas industrias. Es por ello que debe promoverse, por todos los me-

dios a nuestro alcance, el aprovechamiento de la energía eléctrica, que acaso en cantidad ilimitada, pueden generar las corrientes de agua de nuestras próximas montañas. La minería, los transportes y la industria en general, realizado este proyecto experimentarán una evolución tan radical que ciertamente es difícil prever sus proyecciones.

Corresponderá al Gobierno someter con el fin indicado a vuestra sabia deliberación el proyecto respectivo.

La explotación del hierro es del todo necesaria para fomentar el progreso general del país, ya que se trata de un elemento sin cuyo concurso, en sus múltiples y variadas aplicaciones, no es posible obtener el desenvolvimiento de las industrias extractivas y manufactureras. Maquinarias de labranza, de explotación y beneficio de productos metalíferos, vías férreas y, en suma, todos los instrumentos con que el hombre centuplica la producción, requieren el uso de esta sustancia que se encuentra en enormes cantidades en casi todo el territorio de la República, en las diversas formas en que se presenta.

Provocar su explotación y beneficio en la época actual en que su precio ha sufrido un alza

considerable, importaría centuplicar las fuerzas vivas del país. Para esto habría en primer término que resolver, en la forma expuesta antes, el problema del combustible y después acordar una amplia concesión, suprimiendo en absoluto el pago de patentes y de toda otra imposición fiscal. El Estado se reservaría simplemente una cierta participación sobre las utilidades líquidas de la empresa, que de este modo no soportaría gravamen alguno sino en caso de obtener beneficios efectivos.

Legislación

Las condiciones en que el Estado adjudica la propiedad minera, según práctica establecida dentro de la legislación del ramo, no se inspiran en los nuevos principios del derecho moderno, que atribuye a las necesidades colectivas, representadas por el Estado, un interés creciente y superior en relación a las que corresponden al individuo. Las limitaciones al derecho privado absoluto y al interés particular, antes intangible, se hacen cada vez más marcadas a medida que se intensifican las necesidades sociales. Esta tendencia dominante en todos los campos de la actividad humana, debería aplicarse con mayor fuer-

za a la riqueza minera que originariamente pertenece al Estado.

La ley de octubre de 1880, al determinar que el subsuelo está bajo el dominio del Estado, establece que según los casos y sin más regla que la conveniencia, puede ser abandonado por éste al aprovechamiento común, cedido al propietario del suelo o enajenado a quién lo solicite, mediante el pago de una patente y con sujeción a las prescripciones de la misma ley. Posteriormente, un concepto elevado y justo de las conveniencias nacionales dió origen a la ley de 5 de diciembre de 1917, que autoriza al Ejecutivo decretar, toda vez que lo conceptúe conveniente, la reserva fiscal de tierras o regiones en que se hallen sustancias o productos pertenecientes al Estado. Para dar a estos sabios principios su más alta y definitiva expresión, el Gobierno someterá al acuerdo legislativo la necesidad de determinar, en las futuras concesiones, una participación fija en favor del Estado como compensación legítima sobre su derecho de propiedad del que voluntariamente se desprende y establecerá, al mismo tiempo, que esas concesiones estarán limitadas a los nacionales y a las empresas extranjeras que se organicen llenando los requisitos que les imponga una ley especial para su constitución en Bolivia.

Un lamentable vacío en nuestra legislación que se impone llenar prontamente, es aquél que se relaciona con los derechos y garantías del obrero de las minas y por tanto con la reglamentación del trabajo. Precisamos leyes de protección al obrero que en los socavones de nuestras minas ejecuta las más penosas labores, muchas veces con peligro de su existencia misma, leyes de protección para el trabajo de las mujeres y de los niños. Y como resultado de ellas la creación de cajas de jubilaciones y pensiones que den estabilidad a la industria, garanticen los derechos del obrero y lo pongan a cubierto de la miseria, cuando los accidentes de la mina o la vejez no le permitan seguir trabajando.

El funcionario informante, para someter a vuestro recto criterio de legisladores el proyecto de ley respectivo. dentro de estas ideas simplemente enunciadas, recorrerá antes todas nuestras minas, estudiará los procedimientos de explotación, el régimen de trabajo, los salarios, etc., y con los resultados de su personal y directa observación, cumplirá el deber de formular ese proyecto. Entretanto pedirá a las empresas que presenten el reglamento administrativo que aplican en sus minas, con indicación de las obligaciones y derechos recíprocos entre ellas y los obreros. horas de trabajo, pago de salarios, régimen de pulperías, medidas de seguridad, auxilios en los casos de siniestro, etc. Se dispondrá además que dicho reglamento, después

de aprobado, esté permanentemente en sitio visible de cada mina.

A iniciativa de mi respetable colega el Ministro de Gobierno y Justicia, que el año 1916 se hallaba a cargo de la cartera de Justicia e Industria, se fundaron ese año, en seis de nuestras capitales de departamento, Cámaras de Minería, cuya ley orgánica fue sometida en proyecto a la deliberación del H. Congreso Nacional. Las razones en que se inspiró tan plausible iniciativa, crecen en importancia a medida que se desenvuelven nuevos factores de la industria minera. Por esto y reconociendo la necesidad de que esa industria gane en institucionalidad y tenga órganos propios de representación, el Ministerio de Fomento e Industria encarece el preferente estudio de dicho proyecto.

El Código vigente

Las repetidas y constantes modificaciones que se han introducido y proyectado en la legislación minera, muestran con claridad los vacíos y deficiencia del Código vigente y los defectuosos sistemas que lo informan. Es por ello del todo indis-

pensable proceder a dictar una nueva legislación integral, sin las antinomias que presentan las leyes y decretos que hoy rigen la materia, que se halle inspirada en las modernas orientaciones del derecho y persiga una nueva organización de la industria minera. Será para esto indispensable crear una comisión codificadora que se halle formada por autorizados profesionales y dar preferencia a ese estudio dentro del plan general proyectado por el señor Ministro de Gobierno y Justicia con el propósito de dotar a la República, para el centenario de su independencia, de una nueva codificación general.

Entretanto es urgente fijar la atención en las deficiencias de las disposiciones vigentes que deben ser corregidas desde luego. Las acertadas y justas observaciones de los respetables Ministros de Estado que me han precedido en la Cartera de Industria y las resultantes de la práctica diaria del Despacho, dan fundamento a las iniciativas que se consignan en seguida.

Para evitar las grandes adquisiciones de la propiedad minera, que constituyen en ciertas regiones verdaderos monopolios, guiados por fines egoistas, con perjuicio positivo del interés público, ya que las necesidades de la explotación no requieren

las enormes extensiones territoriales que hoy adquieren algunos industriales, se ha pensado en limitar a un número dado de hectáreas, cada concesión, según la sustancia de que se trate; así se provoca la explotación en mayor escala y se distribuye con más equidad la riqueza minera. En este sentido proceden actualmente la mayor parte de las legislaciones modernas y será útil adoptar en el país análogas disposiciones.

Respecto a las sustancias inorgánicas de naturaleza terrosa, como la cal, estuco y canteras, utilizables en construcciones, que actualmente se hallan sustraidas a la acción del Estado cuando se encuentran en propiedad particular, sería conveniente establecer que el Gobierno puede decretar su aprovechamiento en obras públicas, ya se realicen por administración directa o en otra forma cualquiera, siempre que no las exploten los dueños del terreno. Esta excepción, en beneficio exclusivo del interés público, no se aparta de las normas de equidad y justicia, si se atiende a que el Estado es, en principio, el dueño de todas las riquezas del subsuelo.

Una disposición legal que no consulta ningún principio de justicia y que carece de aplicación práctica es aquélla que restringe las concesiones en distritos

mineros recién descubiertos a un número determinado de héctáreas, reconociendo, al mismo tiempo, amplio derecho de obtener cualquier número de pertenencias sin limitación alguna en minerales conocidos.

Si se trató de evitar las grandes adquisiciones, no se consigue ese fin, dentro del actual sistema, sinó contra aquél que tiene mayor derecho, lo que implica consagrar una injusticia irritante. Además desaparerá totalmente ese temor que debió fundar la disposición criticada, si se adopta el sistema limitativo de concesiones, por término general, conforme se ha indicado; en cuyo caso tampoco tiene razón de ser la prohibición de obtener en un mismo asiento minero más de una, siendo lógico reconocer el derecho a solicitar por una misma persona dos o más concesiones, en el mismo asiento minero, si el número de pertenencias de todas ellas no excede el máximun fijado por la ley. Aun sin la reforma insinuada, es inconsulta dicha prohibición, pues si se pueden obtener cien o mas pertenencias en una sola concesión, no hay razón alguna para impedir la adquisición de ese mismo número de pertenencias en dos o más diferentes adjudicaciones.

Se hace necesario consagrar atención a la forma en que deben ubicarse las concesiones mineras y a los requisitos que han de informar las peticiones; puntos sustanciales que afectan de manera decisiva

la organización y estabilidad de la propiedad minera.

Ocurre en la práctica que no siempre se agrupan, en forma conveniente. todas las pertenencias que componen una misma concesion constituyendo una propiedad de figura regular, y por el contrario se escalonan y diseminan sin más que un punto de contacto, en formas irregulares y caprichosas, que son el orígen de múltiples litigios que hacen inestable la constitución de la propiedad minera y oponen otros tantos obstáculos a su normal desarrollo.

Convendría, por tanto, fijar una forma geométrica regular, rectangular o cuadrada, para todas las concesiones que se otorguen en adelante, salvo los casos de imposibilidad material, que quedarían librados a la Dirección del Cuerpo Nacional de Minas, cuya intervención habría que requerir como medida de garantía obligatoria. Si no se adopta este sistema, también podría salvarse la dificultad, siquiera sea parcialmente, acordando que las concesiones se localicen por grupos de cuatro hectáreas por lo menos, unidos por uno de sus lados en la extensión mínima de cien metros lineales.

En cuanto a los requisitos que deben observarse al presentar una solicitud de concesión minera, es necesario exigir que el interesado acompañe un croquis provisional indicativo de la ubicación que desea dar a su propiedad, fijando los puntos de partida y referencia, señalando las colindancias y la propiedad del suelo, con especificación de las minas en actual explotación y de las que no lo estén, a fin de que todas las diligencias de trámite sean salvadas sin los inconvenientes con que actualmente se tropieza a cada momento. Si la Superintendencia encuentra deficientes las especificaciones del croquis, ordenaría se subsanen las omisiones en un término prudencial, a fin de que la adjudicación repose sobre una base firme.

De esta manera la autoridad administrativa y los interesados, se encontrarían en posesión de datos suficientes para procurar la correcta organización de la propiedad minera y la oportuna defensa de derechos preestablecidos, porque es frecuente en la práctica que, al amparo de indicaciones vagas y deficientes, se eluden citaciones y otras formalidades tendientes a garantizar derechos adquiridos, tratando de ubicar las concesiones clandestinamente, en perjuicio de terceras personas que, por el vencimiento de los términos legales o por estar cerrada la jurisdicción administrativa, muchas veces sin conocimiento suyo, se ven obligadas a recurrir a la vía judicial en defensa de sus intereses lesionados y sufren posi-

tivos perjuicios mientras llegan a su término los procedimientos ordinarios, de suyo largos, que se prolongan indefinidamente cuando la mala fé de los litigantes hecha mano de recursos moratorios a que se prestan los trámites de los juicios contenciosos ordinarios.

Llenados esos requisitos y conocidos con precisión los dueños del terreno y los mineros colindantes, no podrá eludirse la garantía de las citaciones, sin peligro de motivar la nulidad de los acuerdos posteriores, y esa formalidad tutelar, debería cumplirse con una anticipación fija al día de la mensura, a fin de que pueden asistir oportunamente a su defensa los propietarios cuyos derechos resulten afectados por la concesión, evitando de este modo que las citaciones se practiquen pocas horas antes de las diligencias demarcatorias, con el deliberado propósito de impedir la defensa, dado que no siempre se tiene a mano los títulos que deben acompañarse a la oposición, para que este recurso sea procedente en el acto mismo.

El término de setenta días, a contar desde la primera publicación del pedimento, para el verificativo de las diligencias de mensura, alinderamiento y posesión, es deficiente y por ello, casi en la

totalidad de los casos, se recurre a las prórrogas, que las superintendencias prodigan sin medida a falta de limitación legal, dando lugar a la anomalía de que los términos de gracia o simple tolerancia resultan mayores que el término principal, que sería conveniente ampliar, facultando una sóla prórroga que no exceda a la mitad del indicado término.

Es de todo punto indispensable introducir algunas modificaciones a la legislación vigente, en el capítulo de las oposiciones, en amparo de la propiedad minera.

A ese fin, conviene establecer, en primer término, que el opositor está en la obligación de acompañar el certificado de pago de patentes al día, de la concesión que trata de defender, con más los títulos ejecutoriales si se halla perfeccionada o un testimonio del pedimento y auto de adjudicación.

En el primer caso deberían continuarse los trámites de la concesión, con noticia del adjudicatario, hasta la mensura y alinderamiento, a cuyo acto podrían concurrir ambos interesados con sus peritos. Si del exámen de los títulos correspondientes y del informe pericial resulta que la ubicación se ha practicado sin dañar los derechos del opositor, se procedería de inmediato a la posesión, otorgando al inte-

resado un título provisional y dejando a salvo la acción de aquél para la vía ordinaria correspondiente. Cuando el informe pericial de un resultado contrario se negaría la posesión y quedando de hecho anulada la mensura. se remitiría la causa a conocimiento de la autoridad competente.

Siempre que los derechos que trate de hacer valer el opositor no se hallen perfeccionados, se procedería sencillamente a la mensura, observando el orden de preferencias, con arreglo a las prescripciones legales vigentes.

Estas medidas producirán un resultado eficáz, evitando se paralice la explotación, que es de interés público, como ocurre al presente, sin base alguna de derecho, a simple denuncia del opositor y durante un tiempo que se prolonga indefinidamente.

Debe prohibirse toda explotación cuando no ha sido oficialmente conferida la posesión de las concesiones mineras y aprobado el acto por resolución que cause ejecutoria; sólo así se corregirán las pertubaciones provenientes de la explotación clandestina, que se realiza en perjuicio de propiedades constituidas y de los intereses fiscales, pues sobre la base de una simple petición suelen adueñarse, audaces negociantes, de minerales legalmente apropiados con anteriori-

dad y los explotan por largo tiempo, manteniendo la posesión a viva fuerza; o bien, después de ligeras exploraciones, abandonan los trámites, cuando no han obtenido la rápida realización de sus esperanzas, introduciendo, de este modo, el desorden y el caos en los procedimientos administrativos y en la marcha normal de la industria minera. De otro lado el auto de concesión no constituye la propiedad misma y no tiene otro alcance que el de fijar un derecho meramente espectativo, que se perfecciona con la aprobación de las diligencias posesorias a las que debe subordinarse el derecho de usar y disfrutar de la mina.

Un marcado defecto de nuestra legislación, es el que se relaciona con la caducidad y el deshaucio de las concesiones mineras. Se ha insistido bastante sobre este particular en anteriores legislaturas, y es indispensable remarcar la necesidad urgente de introducir reformas radicales en este orden, que garanticen los derechos privados y los intereses fiscales, y aseguren al mismo tiempo el imperio de las leyes.

La ley establece que la falta de publicación de las peticiones da lugar a la caducidad de la concesión, pero no señala el plazo en que deben iniciarse

tales publicaciones. Este vacio constituye un asidero para que el interesado retenga indefinidamente los obrados, esperando el momento oportuno para entorpecer la actividad industrial, por medio de oposiciones y otros recursos análogos, fundados en la prioridad.

Cuando se ha llenado el requisito de las publicaciones, procuran la interrupción de los términos concernientes a la mensura, por recursos que ellos mismos buscan, y finalmente, si la posesión se ha realizado omiten gestionar la aprobación de ese acto que cierra la jurisdicción administrativa; todo con el propósito de defraudar los intereses fiscales, pues tratan de mantener latente el derecho de prioridad, con la perspectiva de fácil lucro; y cuando la ocasión de obtenerla, en el tiempo por ellos esperado, no se presenta, dejan vencer los términos e interponen denuncias indirectas, dejando por este medio insolutas las patentes devengadas.

Se repiten con frecuencia casos como los indicados y para cortar de raiz esta anomalía, que no puede perdurar sin desmedro de la administración pública y de los intereses fiscales, que es preciso rodear de todo género de garantías, conviene establecer términos fijos para el verificativo de cada una de las diligencias anotadas, con la conminatoria de la caducidad, que es su sanción natural.

Esa caducidad debería producirse de hecho, en todos los casos en que procede, sin necesidad de trámites y declaratoria expresa, al simple vencimiento

de los términos legales, como sanción para los concesionarios que omiten las gestiones de su incumbencia, debiendo el Notario anotar esta circunstancia en el proceso original y en el libro correspondiente, para que la concesión caduca pueda ser adquirida como terreno franco, por el primero que la solicite, sin recurrir a los procedimientos actuales, que constituyen uno de los obstáculos con que tropieza la industria, por los gastos que ocasionan, la pérdida de tiempo y toda la serie de inconvenientes que siguen a un litigio.

Para que la reforma tenga en ambos casos toda eficacia en la práctica, se hace necesario obligar al primitivo concesionario a pagar las patentes devengadas con todos sus bienes, como ocurre tratándose de cualquier crédito fiscal, puesto que la propiedad no sale de su dominio sino desde que se produce la caducidad o el desahucio. Si la obligación nace, conforme a nuestras leyes, con el auto de concesión, en rigor de lógica debe subsistir mientras subsista el derecho mismo; las obligaciones legalmente establecidas se cancelan por el pago y no como consecuencia de un acontecimiento posterior o por efecto retroactivo de la caducidad o del desahucio, que obedeciendo a una falta de parte del concesionario, debería dar lugar a una sanción de la ley en vez de exonerarla de sus obligaciones.

Según nuestras leyes vigentes el amparo administrativo en materia de minas, es puramente represivo; las autoridades no intervienen sino después de producido algún ataque de hecho contra la propiedad o las personas, esto es, cuando el delito está ya consumado y no existe ni puede existir medio alguno de evitarlo, siendo así que la misión de la policía minera debería principalmente ser preventiva, conformándose con la naturaleza de esta institución.

Bajo este concepto sería de suma utilidad establecer el amparo administrativo preventivamente, facultando de modo expreso a las autoridades a quienes se halla encomendada la policía minera, para intervenir en todos los casos en que, por denuncia de parte interesada o por cualquier otro medio de información, tengan conocimiento de estar amenazadas las propiedades o las personas de los mineros, tomando disposiciones tendientes a evitar que se produzcan ataques de hecho.

En capítulo anterior se ha consignado la necesidad de estudiar un nuevo Código de Minería; empero, no debe perderse de vista que todas las disposiciones que pudieran adoptarse y aun la misma legislación proyectada, por más que se le reconozcan las excelencias de una obra perfecta, serán

siempre de escasos resultados prácticos, si las autoridades, encargadas de su aplicación, no poseen conocimientos especiales en la materia, hallándose sujetas a responsabilidades efectivas, que garanticen la bondad de las resoluciones y la corrección de sus actos. No es que abriguemos la menor desconfianza respecto a la conducta patriótica y siempre honorable de las superintendencias departamentales, que actualmente conocen de las causas mineras, sino que, no requiriendo la ley conocimientos profesionales para el desempeño de las prefecturas y siendo tan amplias las atribuciones y tan múltiples las atenciones que embargan el tiempo de esas autoridades, se encuentran materialmente imposibilitadas de consagrarse al estudio y despacho de los procesos mineros con la asiduidad que requiere la materia.

Cumple pues, como medida inaplazable, la sanción legislativa al proyecto sobre creación de las superintendencias de minas especiales, presentado en la Legislatura de 1916, el cual con la aprobación prestada por la Cámara de Diputados se halla pendiente ante la consideración del H. Senado, desde la Legislatura de 1917. Debo indicar al mismo tiempo la necesidad de que ese cargo sea también establecido en Cochabamba, atendiendo al incremento de la minería en aquel departamento.

Una medida que también se impone, para hacer efectiva la facultad revisora que corresponde al Ministerio de Industria, a fin de velar por la corrección administrativa y la cumplida aplicación de las leyes, es la consulta ante el Ministerio de los autos definitivos que aprueban las diligencias posesorias de concesiones mineras.

Asimísmo, sería de resultados positivos para la celeridad de los trámites en las causas mineras, la imposición de costas y multa en todos los casos en que se rechace una oposición o un incidente cualesquiera; limitándose, sin género de duda, por efecto de esta medida, un número considerable de litigios. La jurisprudencia nacional y la falta de un procedimiento administrativo especial, que es uno de los vacíos de nuestra legislación, han impuesto la aplicación de los procedimientos comunes en materia de minas y, no obstante, sin fundamento atendible, se omite en la vía administrativa hacer efectiva la represión de los litigantes de mala fé por medio de la imposición de costas y multa que esos mismos procedimientos establecen.

Cuerpo Nacional de Minas

La principal función del Cuerpo Nacional de Minas corresponde al levantamiento catastral de zonas mineras, que, asociada a los estudios geológicos de que se trata en anterior capítulo, constituirá la base de la científica organización de la minería nacional.

El único medio de regularizar las concesiones y cortar los innumerables litigios que hoy afectan el normal desenvolvimiento de la minería, descansa en ese levantamiento, requerido con urgencia en varios distritos. Por esto es conveniente ampliar la organización del cuerpo técnico de minas aumentando el personal que lo compone a fin de que llene, con mayor eficacia y celeridad que hasta ahora, las múltiples atribuciones que le están encomendadas, entre las que debemos distinguir con especial interés las que se refieren a la mensura y demarcación de concesiones, exploración y estudio de zonas mineras con indicaciones relativas a su mejor aprovechamiento, formación de estadística y censo mineros de la República y otros de señalada utilidad.

Se impone dotar a esta repartición de un abogado asesor para el estudio de los numerosos títulos y procesos cuyo exámen demanda conocimientos es-

peciales, que no es posible exigir de los funcionarios que forman el personal técnico.

El Decreto de 3 de febrero último ha dispuesto el levantamiento catastral del distrito minero de Chayanta, uno de los que tienen mayor importancia por los ricos yacimientos que contiene, especialmente en la zona de Colquechaca, donde la operación se hace inaplazable, a fin de evitar las contínuas perturbaciones que se van sucediendo entre mineros colindantes.

Por renuncia del Director General del Cuerpo Nacional de Minas Ricardo Moller Hergt, se ha nombrado en su reemplazo al ingeniero nacional señor Julio Knaudt, de cuya reconocida competencia es dado esperar una labor intensa que imprima rumbos a la repartición que se le confía en sentido de su más eficáz colaboración al desenvolvimiento minero del país.

El Cuerpo Nacional de Ingenieros ha intervenido en el departamento de La Paz, en las operaciones siguientes, en el último año administrativo:

Departamento de La Paz

Provincia Pacajes

Nombre de la concesión	Propietario	No. de pertenencias	Cantón	Clase de metal
"San Rafael"	F. Balderrama	10	Caquingora	Cobre
"Churuquella"	M. Santiváñez	80	«	«
"Carmen"	Julio Calderón	120	Berenguela	«
"Dem. Mercedes"	Cia. Corocoro	3	Corocoro	«
"Santa Rosa"	Modesto Parrado	60	Caquiaviri	«
	Provincia Ingavi			
"Granada"	Cia "Navarra"	280	Tiahuanacu	Cobre
	Provincia Inquisivi			
"Haydee"	Blanca Dillón	100	Quime	Wolfram
"La Olvidada"	Juan Lazzeri	50	«	Estaño
"Triunfo del Marne"	Carlos Crespo	60	«	«
"Excelsior"	Arturo Guzmán C.	100	«	«
"Perú"	Gerardo Sarmiento	30	Ichoca	«
"San Joaquín"	Tomás Alarcón	40	Choquetanga	Wolfram
"Para Todos"	G. Sarmiento	20	«	«
"Clavelina"	Apolinar López	10	Ichoca	Estaño

Nombre de la concesión	Propietario	No. de pertenencias	Cantón	Clase de metal
"Flor de Café"	Apolinar López	52	Ichoca	Estaño
"San Vicente"	M. Helguero	40	Quime	«
"Marina"	Flora v. de Daviu	12	Colquiri	«
"La Riqueza"	Elliot y Cia.	100	Ichoca	«
"El Caudal"	Elliot y Cia.	200	«	«
"La Rinconada"	N. Lockmer	15	Quime	Wolfram
"La Quebrada"	M. Sarmiento	40	Choquetanga	«
"Victoria"	B. Torrelio	30	Quime	«

Las siguientes concesiones se están mensurando actualmente:

Provincia Pacajes

"Triple Alianza"	Comunidad Calacoto	3000	Calacato	Petróleo

Provincia Inquisivi

"2ª Empresa Miguilla"	A. Elliot	68	Ichoca	Estaño
"Candelaria"	Pedro Dulcich	60	Quime	«
"Sarajevo"	Simón Martinic	80	Ichoca	«
"Juan de Dios"	J. R. Estenssoro	40	Colquiri	«

Sociedades anónimas

Las sociedades anónimas extranjeras, que establecen negocios en Bolivia, han eludido en más de una ocasión legalizar su personería jurídica en el país amparándose en los términos imprecisos en que está redactada la ley de 13 de noviembre de 1886 vigente, cuyas disposiciones es necesario aclarar, estableciendo que la formalidad aludida es de carácter obligatorio, sea que las empresas se organicen en Bolivia o en el extrangero, si han de ejercer negocios en el territorio de la República, a fin de poner atajo a los abusos que en la práctica se cometen en relación a los compromisos contraidos por empresas no autorizadas legalmente.

En el último año se ha reconocido la personería jurídica o aprobado la modificación de los estatutos de las siguientes sociedades: International Mining Company, Compañía Nacional de Seguros, Bolivian Wool Company Inc., y Sociedad Fundidora Boliviana.

Aguas

Es fundada la crítica que pesa sobre nuestra legislación de aguas, que se halla reducida al Decreto-ley de 8 de septiembre de 1879 y algunas disposiciones dispersas del Código Civil. Falta una clasificación científica completa que distinga la calidad de las aguas en razón de su dominio; son vagas e incompletas las disposiciones relativas a la forma, condiciones y tiempo de aprovechamiento y ninguna limitación se establece en cuanto a la cantidad máxima a concederse según se trate de una u otra aplicación industrial.

Se hace necesario fijar normas para conocer a ciencia cierta si las aguas solicitadas pertenecen al dominio público o particular, porque el procedimiento actual no garantiza suficientemente la propiedad privada contra las arbitrariedades que en la práctica se suceden ni señala medio alguno de repararlas.

Mientras llegue a sancionarse una nueva y completa legislación de aguas, sería oportuno introducir algunas reformas e inovaciones, dando paso a la necesidad de proteger el movimiento industrial del país.

Habrá que determinar con claridad, en primer término, las disposiciones legales, poniendo bajo el dominio del Estado, por razones de utilidad públi-

ca, todas las caídas y corrientes de agua capaces de aprovechamiento como fuerza motriz en las industrias. Si la ley reconoce en favor del terrateniente un derecho concreto sobre las aguas que nacen en su propio fundo, es atendiendo a su destino de servir al regadío, guardando conformidad o relación con los fines exclusivamente agrícolas, que informan la adquisición de la propiedad territorial. Es así que no se atacaría a la propiedad privada al sustraer de su dominio un bien a que no puede alegar títulos legales, inspirados en la naturaleza del derecho mismo.

La electrificación de las líneas férreas y la implantación de obras o industrias de carácter público, requieren el empleo del agua como elemento generador de fuerza motriz. Para evitar que las de dominio públíco, aprovechables en fines de esa naturaleza, salgan de la propiedad del Estado, pasando a la de los particulares, hecho que acarrearía dificultades y erogaciones, que debemos prevenir, será útil que el Congreso Nacional faculte al Ejecutivo reservar las concesiones, en los lugares donde estime conveniente a los intereses de la Nación.

También debería autorizársele expresamente para proceder a la revisión de todas las concesiones otorgadas hasta el presente, por medio de comisiones técnicas que constaten si se utiliza el volumen a que cada adjudicatorio tiene derecho, para disponer el excedente, que posiblemente se encontraría en la mayor parte de los casos.

Es preciso igualmente salvar una omisión, en cuanto a los casos de caducidad de las concesiones, declarando que se opera de hecho con la finalización de la industria a que las aguas fueron destinadas y por la pérdida de los derechos del concesionario.

Privilegios industriales

La constitución del año 43 inició en Bolivia la legislación sobre privilegios industriales, consignando entre las facultades del Poder Ejecutivo la de «conceder privilegios exclusivos temporales, indemnizaciones y recompensas en favor de la industria». Posteriormente los Decretos Supremos de 20 de octubre de 1847, 11 de septiembre del mismo año y 8 de mayo de 1858, vinieron a establecer normas de procedimiento y requisitos sobre la manera de obtener patentes industriales. Esas disposiciones que no respondían, en manera alguna, al desarrollo actual de la industria, que es necesario rodear de todo genero de garantías, han sido sustancialmente modificadas por la ley vigente de 2 de diciembre de 1916, que rige desde el 1º de enero de 1917. La reforma está inspirada en la orientación general de

las legislaciones modernas, simplifica los trámites y favorece el libre desenvolvimiento industrial.

Las Resoluciones Supremas expedidas sobre patentes industriales, durante el tiempo que comprende este informe, alcanzan a 27, de las que 22 se refieren a privilegios de invención, que con más propiedad debieran llamarse derechos del inventor, dos a ejecución de patentes anteriores, dos a excusas de implantación y una a prórroga de ejecución.

En el Apéndice se inserta, fuera de los cuadros respectivos, un extracto sumario que da a conocer la aplicación de cada uno de los privilegios otorgados por el Gobierno.

Entre los inventos patentados, tres han sido originariamente ejecutados en el país, y por ello merecen especial mención; son los siguientes: un «Novísimo procedimiento para el refino de la sal al frio». «Procedimiento de multiplicación de copias e imágenes fotográficas, sistema Kavlin» y la «Máquina universal Ferreccio», que consiste en la adaptación de varias máquinas a un sólo cuerpo, para labrar madera, pudiendo darse impulso con toda clase de fuerza motríz. Los tres inventos han sido verificados en la ciudad de La Paz, estando uno de ellos provisto de la respectiva patente de ejecución.

Marcas de fábrica, de comercio y de industria

La Ley Reglamentaria de Marcas, que se halla vigente desde el 15 de abril de 1918, responde debidamente a su objeto, garantizando los derechos de los industriales y comerciantes que obtienen el registro, por medio de la protección de la ley, durante el tiempo que ella misma señala.

La sección de marcas se halla a cargo de un funcionario especial, el Jefe de la Oficina de Propiedad Industrial, quien con atribución propia conoce de todas las cuestiones relacionadas con la materia, interviniendo el Ministerio solo como tribunal de grado, en caso de interponerse apelación contra las resoluciones de primera instancia.

El impuesto anual de Bs. 5 establecido por ley de 25 de noviembre de 1893, ha sido sustituido con un derecho fijo de Bs. 30 que comprende el abono de la imposición por diez años, con un quebranto de Bs. 20 que nada justifica y que será conveniente reparar alzando el impuesto único a Bs. 50.

La nomenclatura establecida por el artículo 37 de la ley, resulta deficiente y por ello se tropieza en la práctica con verdaderas dificultades tratándo-

se de ciertos productos que correctamente no es dado clasificar en ninguna de las categorías legales existentes en la actualidad.

El número de marcas originariamente autorizadas y registradas en el curso del año trascurrido, alcanza a 159, habiéndose verificado 23 renovaciones y 3 transferencias, cuyos detalles contienen los cuadros insertos en el Apéndice de la Memoria.

Honorables Senadores y Diputados:

Los actos de la Cartera de Fomento e Industria se han inspirado invariablemente en el severo cumplimiento de la Ley y se han orientado sin vacilar en los intereses permanentes de la República. Las más caras aspiraciones cívicas del funcionario informante estarán colmadas si el examen de los negocios que han corrido a su cargo, muestra que en ningún momento se apartó de esa noble finalidad, que ha impreso sello propio a la política del Gobierno en todos los Departamentos de la Administración.

La Paz, 6 de agosto de 1919.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 109755261